



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO MALBORKA

przygotowany przez



BLUE OCEAN BUSINESS CONSULTING SP. Z O.O.

ul. Kopernika 30, lok. 536

00-950 Warszawa

tel. 22 828 4990, faks 22 828 4993

biuro@bobc.pl

Warszawa, czerwiec 2015



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP.....	4
1.1 CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY.....	4
1.2 CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM.....	7
1.3 CHARAKTERYSTYKA DEMOGRAFICZNA, SPOŁECZNA I GOSPODARCZA MOF MALBORKA.....	9
1.3.1 LICZBA ORAZ STRUKTURA WIEKOWA MIESZKAŃCÓW.....	9
1.3.2 OCENA POTRZEB PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW MOF MALBORKA.....	13
2. SYSTEM TRANSPORTOWY NA OBSZARZE MOF MALBORKA.....	21
2.1 SIEĆ DROGOWA	21
2.3 SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE	23
2.4 OCENA FUNKCJONOWANIA ISTNIEJĄCEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO.....	32
2.5 SIEĆ KOMUNIKACYJNA – LINIE O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	42
2.5.1 OBSZAR UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	42
2.5.2 LINIE O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	50
2.6 PLANY TRANSPORTOWE WYŻSZEGO RZĘDU	56
3. FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	70
3.1 FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	70
3.2 FINANSOWANIE POWIATOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO	71
3.3 ZASADY FINANSOWANIA JEDNOSTKI ZARZĄDZAJĄCEJ TRANSPORTEM PRZEZ SAMORZĄDY DOTUJĄCE TRANSPORT PUBLICZNY	73
3.3.1 POWOŁANIE ZWIĄZKU POWIATÓW	73
3.3.2 STWORZENIE SPÓŁKI POWIATÓW.....	73
4. ORGANIZACJA RYNKU PRZEWOZÓW	74
4.1 ORGANIZATOR TRANSPORTU PUBLICZNEGO NA OBSZARZE MOF.....	74
4.2 WYBÓR OPERATORA NA LINIACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	76
4.3 TRANSPORT ZRÓWNOWAŻONY	98
4.3.1 ZAŁOŻENIA OGÓLNE.....	98
4.3.2 ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ Z UWZGLĘDNIENIEM INFRASTRUKTURY OBSZARU	102
4.4 POTRZEBY I ZASADY INTEGRACJI TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	103
4.4.1 INTEGRACJA TARYFOWA.....	106
5. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	108
5.1 SKOMUNIKOWANIE WĘZŁA MALBORK	111
6. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ (SIP).....	120



7. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO NA OBSZARZE MOF MALBORKA	127
7.1 ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO	131
8. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO ORAZ JEGO MONITOROWANIE.....	132
8.1 KIERUNKI OGÓLNE.....	132
8.2 KIERUNKI SZCZEGÓŁOWE	135
ZAŁĄCZNIKI	140
LINIE O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE MALBORSKIM	141
LINIE O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE SZTUMSKIM	143



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

1. WSTĘP

1.1 CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (zwana dalej Ustawą) powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art.8):

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie **planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** (plan transportowy). Celem nadrzędnym planu transportowego jest więc rozwój systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Zakres przedmiotowy planu transportowego zostaje określony w art. 12 Ustawy oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku *w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego* (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684).

Obowiązek opracowania planu transportowego zostaje nałożony tylko na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma odpowiednia jednostka samorządu terytorialnego, spełniająca wymagania wymienione w art. 9 ust. 1 Ustawy, zapewniająca właściwe funkcjonowanie transportu publicznego na danym obszarze. Pozostali organizatorzy, na obszarze liczącym mniejszą liczbę ludności niż wskazana w tym przepisie, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Kryterium decydującym o powstaniu tego obowiązku jest zatem liczba mieszkańców oraz planowanie organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z definicją zawartą w Ustawie przewozy takie oznaczają powszechnie dostępną usługę w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywaną przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy tych jednostek jako akt prawa miejscowego, jest podawany do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie we właściwym dla organizatora dzienniku urzędowym. W procedurze jego uchwalania należy uwzględnić etap przeznaczony na konsultacje społeczne, zorganizowane w formie określonej w art. 10, podczas których swoje opinie mogą zgłaszać wszyscy interesariusze planu. Jednocześnie przed uchwaleniem organizator ma obowiązek uzgodnić projekt z właściwymi organami sąsiadujących jednostek, wskazanymi w art. 13 ust. 1-3 Ustawy.

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być



uwzględnione w procedurze przygotowywania planów również w wymiarze wertykalnym. Oznacza to, że plany transportowe opracowywane na różnych szczeblach administracji muszą być ze sobą komplementarne. Dlatego w pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu (art. 13 ust. 6). Zgodnie z tymi wytycznymi Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dnia 23 października 2012 roku wydał rozporządzenie w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym. Pozostali organizatorzy muszą uwzględnić zapisy planu transportowego ogłoszonego przez ministra.

Taka regulacja prawna art. 11 ust. 1 Ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. Ponieważ termin, do którego należy uchwalić pierwszy plan transportowy minął 1 marca 2014 roku część organizatorów zdecydowała się na rozpoczęcie prac przed powstaniem planów transportowych wyższego szczebla. W praktyce powoduje to jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra, marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Warto jednak podkreślić, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej wykonywane na obszarze miasta mają specyficzny zakres a zagadnienia opracowane na wyższych szczeblach w planach transportowych naturalnie stanowią uzupełnienie komunikacji w danym regionie.

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągnięty poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- Cel 1. **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych
- Cel 2. **Poprawa efektywności** funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów
- Cel 3. **Integracja systemu transportowego** – w układzie gałęziowym i terytorialnym
- Cel 4. **Wspieranie konkurencyjności gospodarki** obszaru - instrument rozwoju gospodarczego
- Cel 5. **Poprawa bezpieczeństwa** - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu
- Cel 6. **Ograniczenie negatywnego wpływu** transportu na środowisko naturalne i warunki życia.



Tabela 1. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	<p>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5. Zasady organizacji rynku przewozów; 6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej; 7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera; 8. Kierunku rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2	Organizator transportu publicznego	<p>Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.</p> <p>Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.</p> <p>Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w poszczególnych jednostkach administracyjnych wchodzących w skład MOF Malborka jest Prezydent, Burmistrz, Starosta lub Wójt w zależności od statusu jednostki.</p>
3	Operator	<p>Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.</p>
4	Przewoźnik	<p>Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia</p>



		przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.
7	Rekompensata	Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych / wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem wysokości tzw. „rozsądnego zysku”.
8	Dopłata	Partycypacja (udział) w kosztach realizacji powierzonego zadania w zakresie prowadzenia na określonym terenie lokalnego transportu zbiorowego.

1.2 CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM

Miejski Obszar Funkcjonalny Malbork zlokalizowany jest w północnej Polsce na wschodnim krańcu województwa pomorskiego, na terenie Pojezierza Ławskiego oraz Żuław Wiślanych. Jest jednym z dziewięciu Miejskich Obszarów Funkcjonalnych na terenie województwa, przed którymi postawiono cele równomiernego rozwoju regionu. Swoim zasięgiem obecnie obejmuje miasto i gminę Sztum, gminę Nowy Staw, gminę Stare Pole, miasto i gminę Malbork, powiat malborski oraz powiat sztumski. Łączny obszar MOF Malborka wynosi 493,03 km².

Miasto Malbork

Miasto Malbork położone jest w południowo-środkowej części powiatu malborskiego. Jest ono stolicą powiatu malborskiego, znajduje się tam również Urząd Gminy Malbork. Miasto oddalone jest od Gdańska o ok 60 km. Warto podkreślić, że ogromną rolę w przypadku miasta Malbork odgrywa turystyka z uwagi na mnogość i ogromne znaczenie kulturowe zabytków znajdujących się na jego obszarze. Powierzchnia miasta to 17,16 km². Sąsiaduje z gminą Stare Pole, Malbork, Sztum.

Gmina wiejska Malbork

Gmina wiejska Malbork położona jest w środkowej części powiatu, otacza ona miasto Malbork będące również jej siedzibą. Użytki rolne stanowią 82% całej powierzchni gminy, natomiast leśne 1%. Sąsiaduje z gminą Lichnowy, Malbork, Miłoradz, Nowy Staw, Stare Pole, Stary Targ, Sztum. Gmina zajmuje obszar 100,67 km².

Miasto i gmina Sztum

Sztum to gmina miejsko-wiejska położona w zachodniej części powiatu sztumskiego. Jej siedzibą jest miasto Sztum, będące również stolicą powiatu sztumskiego. Cała gmina zajmuje powierzchnię 181,06 km², w tym 4,16 km² stanowi miasto Sztum. Użytki rolne zajmują 61% powierzchni gminy, natomiast leśne 25%. Sąsiaduje z gminą Gniew, Malbork, Mikołajki Pomorskie, Miłoradz, Pelplin, Ryjewo, Stary Targ.



Gmina Nowy Staw

Gmina Nowy Staw to gmina miejsko-wiejska położona w północno-wschodniej części powiatu malborskiego. Użytki rolne stanowią 87% powierzchni gminy, a leśne zaledwie 1%. Gmina obejmuje obszar o powierzchni 114,30 km². Sąsiaduje z gminą Lichnowy, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Ostaszewo, Stare Pole.

Gmina Stare Pole

Gmina Stare Pole to gmina wiejska położona we wschodniej części powiatu malborskiego. Rozciąga się na obszarze 79,49 km². Użytki rolne zajmują 76% powierzchni gminy, natomiast leśne 3%. Sąsiaduje z gminą: Dzierzgoń, Gronowo Elbląskie, Malbork, Markusy, Nowy Staw, Stary Targ.

Powiat Malborski

Powiat położony w wschodniej części województwa pomorskiego. Zajmuje obszar 492, 23 km². Siedzibą powiatu jest miasto Malbork. W jego skład wchodzi: gmina miejska Malbork, gmina miejsko-wiejska Nowy Staw oraz gminy wiejskie Lichnowy, Malbork, Miłoradz, Stare Pole. Użytki rolne stanowią 82% powierzchni powiatu, natomiast leśne 1%.

Powiat Sztumski

Powiat położony we wschodniej części województwa pomorskiego. Zajmuje obszar 730,74 km². Siedzibą powiatu jest miast Sztum. W jego skład wchodzi: gminy miejsko-wiejskie Dzierzgoń, Sztum oraz gminy wiejskie: Mikołajki Pomorskie, Stary Dzierzgoń, Stary Targ. Użytki rolne stanowią 73% powierzchni powiatu, natomiast leśne 16%.

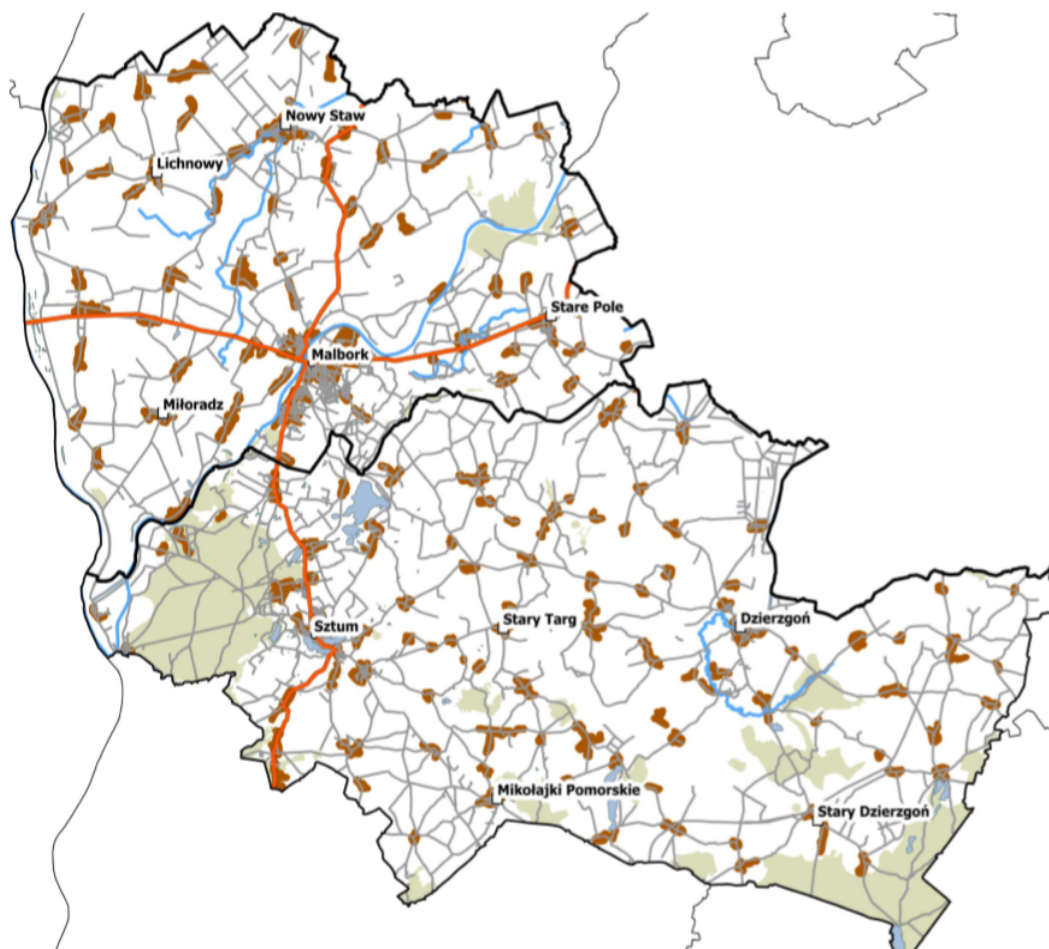


POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

Mapa 1. Obszar Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka



Źródło: Studium Komunikacyjne MOF Malborka

1.3 CHARAKTERYSTYKA DEMOGRAFICZNA, SPOŁECZNA I GOSPODARCZA MOF MALBORKA

1.3.1 LICZBA ORAZ STRUKTURA WIEKOWA MIESZKAŃCÓW

Potrzeby komunikacyjne mieszkańców kształtowane są przez wiele czynników demograficznych i gospodarczych, dlatego analiza w zakresie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego musi uwzględniać tendencje w zakresie sytuacji demograficznej danej społeczności oraz rozwoju gospodarczego regionu. Wpływ na popyt na transport publiczny ma przede wszystkim ogólna liczba mieszkańców, odsetek poszczególnych grup wiekowych, ruch naturalny i migracyjny.

Poniższy wykres obrazuje strukturę ludności MOF Malborka w poszczególnych jednostkach administracyjnych wchodzących w jego skład. Można zaobserwować przewagę liczby kobiet nad liczbą mężczyzn we wszystkich jednostkach administracyjnych.

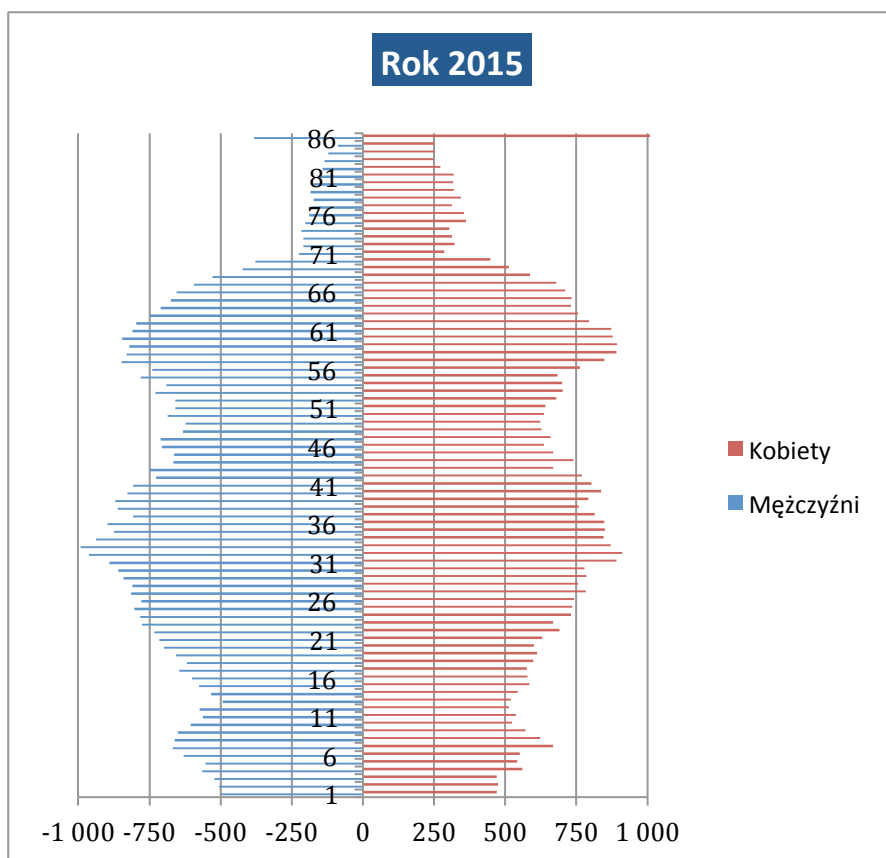
Tabela 2. Liczba mieszkańców w poszczególnych jednostkach administracyjnych w 2013 roku

Jednostka terytorialna	ogółem	kobiety	mężczyźni
Miasto Malbork	39 022	20 201	18 821
Gmina wiejska Malbork	4 651	2 307	2 344
Miasto i Gmina Sztum	18 703	9 518	9 185
Gmina Nowy Staw	7 821	3 940	3 881
Gmina Stare Pole	4 719	2 400	2 319
Powiat Malborski	64 371	32 908	31 463
Powiat Sztumski	42 511	21 283	21 228

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Poniższy wykres przedstawia strukturę wiekową ludności MOF Malborka w roku 2015. Największą grupę stanowi ludność w wieku produkcyjnym. W wieku poprodukcyjnym widać przewagę liczby kobiet nad liczbą mężczyzn. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym nadal jest większa od liczby ludności w wieku poprodukcyjnym. Natomiast w wieku przedprodukcyjnym można zauważyć przewagę liczby mężczyzn nad liczbą kobiet.

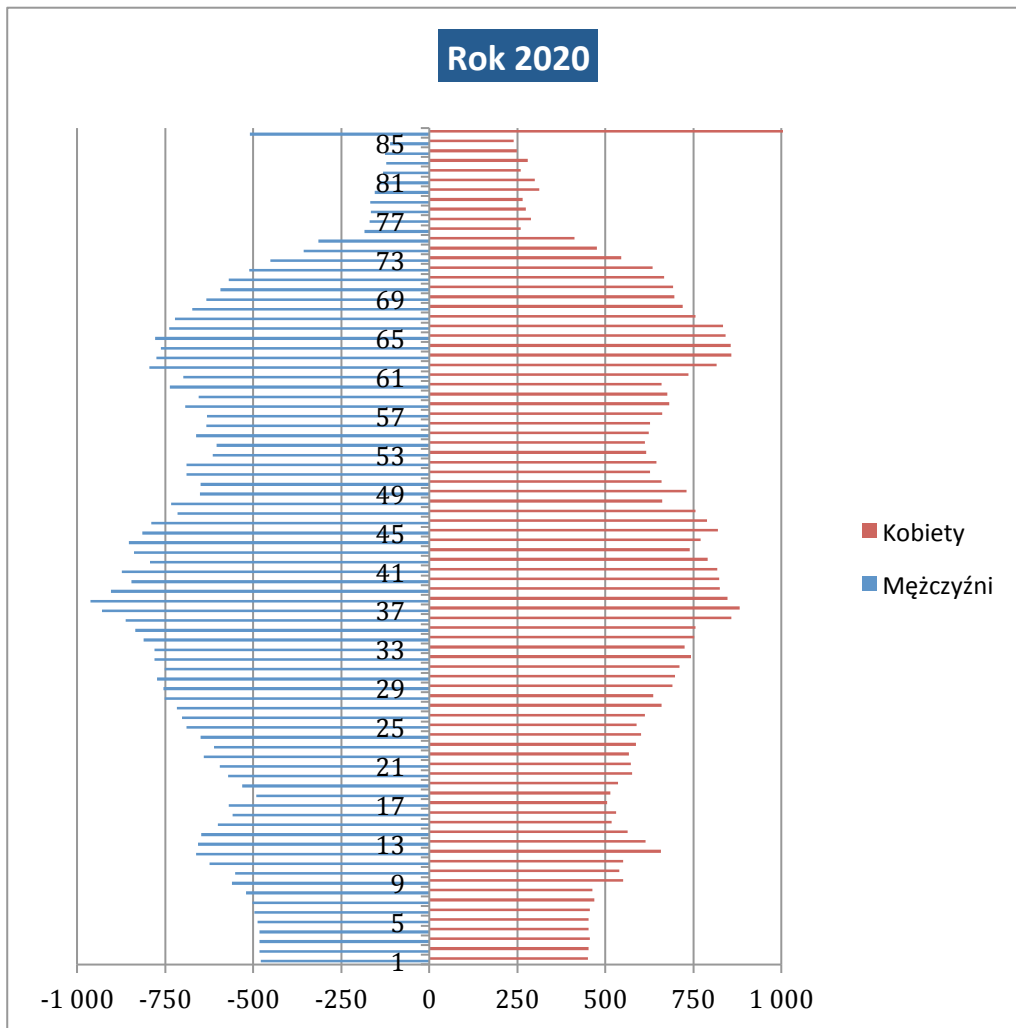
Wykres 1. Liczba ludności wg wieku i płci (rok 2015)



Źródło: opracowanie własne

Zgodnie z poniższą prognozą demograficzną opracowaną przez Główny Urząd Statystyczny w 2020 roku teren MOF Malborka będzie zamieszkiwany przez 105 036 osób. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym będzie wynosiła 20 123 co stanowi spadek o ok 7% w porównaniu do roku 2015. Natomiast liczba ludności w wieku produkcyjnym będzie wynosiła 64 215, co stanowi spadek o 5,8%. Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym będzie wynosiła 20 0698, co stanowi wzrost o 24,7%.

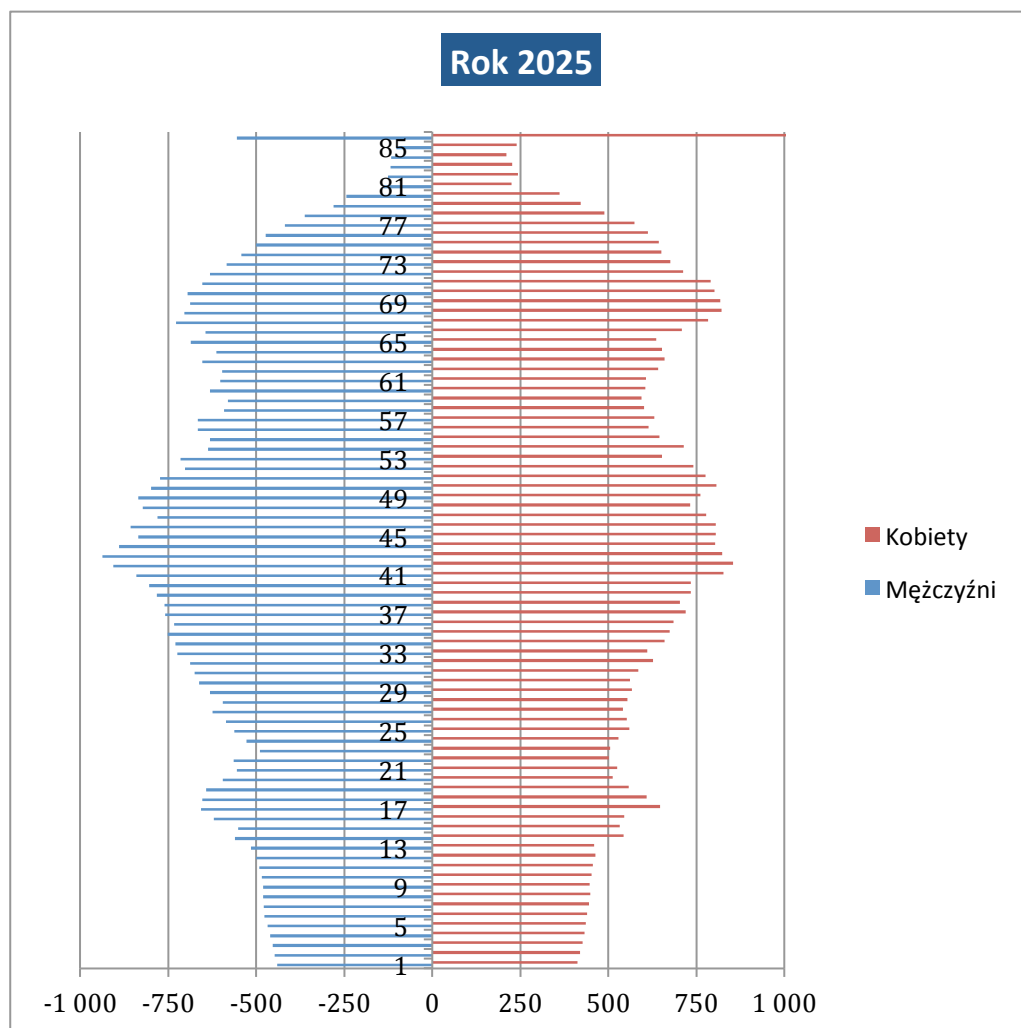
Wykres 2. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2020)



Źródło: opracowanie własne

Zgodnie z prognozami demograficznymi w 2025 roku teren MOF Malborka będzie zamieszkiwany przez 103 285. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym będzie wynosiła 19 041 co stanowi spadek o ok 12% w porównaniu do roku 2015. Natomiast liczba ludności w wieku produkcyjnym będzie wynosiła 60 530, co stanowi spadek o 11,2%. Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym będzie wynosiła 21 547, co stanowi wzrost o 42,9%. Tak wysoki wzrost liczby ludności w wieku poprodukcyjnym będzie skutkował zmianami w strukturze demograficznej społeczeństwa i koniecznością dostosowania komunikacji do potrzeb osób starszych.

Wykres 3. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2025)



Źródło: opracowanie własne



POMOC TECHNICZNA
 NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



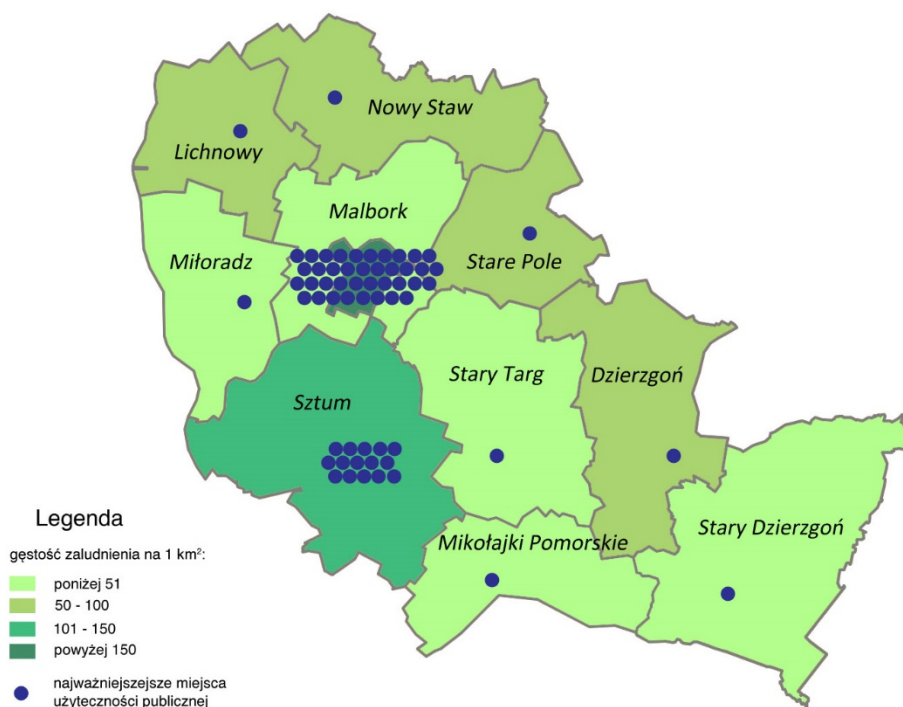
UNIA EUROPEJSKA
 EUROPEJSKI FUNDUSZ
 ROZWOJU REGIONALNEGO

1.3.2 OCENA POTRZEB PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW MOF MALBORKA

Na podstawie danych demograficznych oraz informacji na temat najważniejszych miejsc o charakterze użyteczności publicznej i zakładów pracy, można wskazać miejsca, do których dojazd powinien być zagwarantowany przez transport publiczny.

Na poniższej mapie w sposób obrazowy przedstawiono różnice w gęstości zaludnienia występujące w poszczególnych jednostkach administracyjnych MOF Malborka. Im wyższa gęstość zaludnienia tym większe zapotrzebowanie na przewozy. Granatowymi kropkami wskazano liczbę i lokalizację najważniejszych obiektów użyteczności publicznej, które generują ruch na poziomie Obszaru (generatory ruchu). Stanowią one główny cel podróży mieszkańców MOF Malborka. Poniższa mapa pokazuje, że największym generatorem ruchu jeśli chodzi o cel podróży jest miasto Malbork.

Mapa 2. Najważniejsze miejsca użyteczności publicznej na tle gęstości zaludnienia MOF Malborka



Źródło: opracowanie własne

Przedmiotem niniejszego opracowania są przewozy na poziomie poszczególnych jednostek administracyjnych wchodzących w skład obszaru MOF Malborka, czyli połączenia komunikacyjne, które przebiegają przez obszar przynajmniej dwóch gmin. Miasto Malbork chociaż posiada wysoką gęstość zaludnienia należy analizować głównie jako cel a nie źródło podróży. W mieście znajduje się bowiem największa liczba zakładów pracy, placówek oświatowych oraz innych miejsc o charakterze użyteczności publicznej, do których dostęp zależy w dużej mierze od dobrze zorganizowanego transportu publicznego.

Z punktu widzenia celowości, trafności, efektywności, prognoz demograficznych i gospodarczych do obszarów które należy objąć publicznym transportem zbiorowym należą w szczególności: gmina i miasto Malbork, gmina Sztum, gmina Nowy Staw, gmina

Stare Pole.

Biorąc pod uwagę celowość- najistotniejsze jest połączenie wszystkich gmin wchodzących w skład MOF Malborka z miastem Malbork, ponieważ to na jego terenie jak już wspomniano na początku tego rozdziału znajduje się największa liczba obiektów użyteczności publicznej oraz szkół i zakładów pracy.

Na efektywność transportu publicznego wpływa wiele czynników. Jednym z najistotniejszych jest dostosowanie kursowania pojazdów do natężenia liczby podróżnych na poszczególnych trasach i poszczególnych godzinach. Dlatego też autobusy powinny kursować ze zwiększoną częstotliwością w godzinach szczytu porannego 7:00-9:00 oraz w godzinach szczytu popołudniowego 15:00-17:00. W pozostałych porach dnia pojemność autobusów powinna być dostosowana do mniejszej liczby podróżnych na poszczególnych liniach.

Warto zaznaczyć, że miasto Sztum nie generuje tak dużych potoków ruchu pasażerskiego jak miasto Malbork. Dlatego też to właśnie na nim należy się skupić jako ośrodku będącego celem największych potoków pasażerskich.

Wykres 4. Gęstość zaludnienia u poszczególnych partnerów projektu – gminy miejsko-wiejskie



Wykres 5. Gęstość zaludnienia u poszczególnych partnerów projektu – gminy wiejskie



Wykres 6. Gęstość zaludnienia u poszczególnych partnerów projektu – miasto Malbork



Wykres 7. Gęstość zaludnienia u poszczególnych partnerów projektu - powiaty

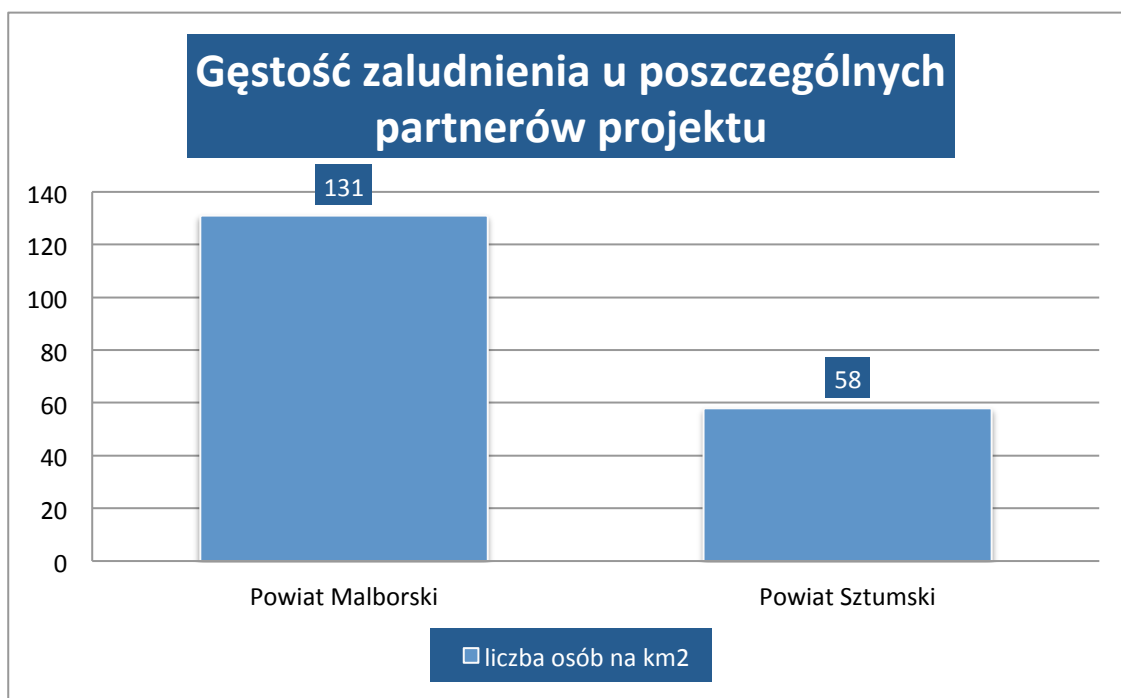


Tabela 3. Gęstość zaludnienia u poszczególnych partnerów MOF Malborka

L.p.	Partner projektu	liczba osób/km ²
1	Sztum gmina miejsko-wiejska	103
2	Nowy Staw gmina miejsko-wiejska	69
3	Stare Pole gmina wiejska	60
4	Malbork gmina wiejska	46
5	Miasto Malbork	2287
6	Powiat Malborski	131
7	Powiat Sztumski	58

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Powyższe wykresy przedstawiają gęstość zaludnienia w poszczególnych jednostkach administracyjnych wchodzących w skład MOF Malborka. Największa gęstość zaludnienia występuje w mieście Malbork. Jest ona warunkowana miejską zabudową i niewielką powierzchnią miasta, które zajmuje obszar 17 km².

Najmniejsza gęstość zaludnienia posiada gmina wiejska Malbork. taki stan rzeczy jest spowodowany stosunkowo niewielką liczbą mieszkańców w porównaniu do powierzchni zajmowanej przez gminę 101 km².

Stosunkowo dużą gęstością zaludnienia na tle całego obszaru charakteryzuje się gmina miejsko-wiejska Sztum. Mimo, że

obejmuje ona obszar 181 km² to stosunkowo duża liczba mieszkańców wpływa na wysoką w tym zestawieniu liczbę mieszkańców przypadającą na 1km².

Gmina miejsko-wiejska Nowy Staw oraz gmina wiejska Stare Pole posiadają niewielką gęstość zaludnienia z uwagi na dużą powierzchnię jaką zajmują oraz stosunkowo niedużą liczbę mieszkańców.

Warto podkreślić, że Powiat Malborski posiada większą gęstość zaludnienia w porównaniu do Powiatu Sztumskiego. Jest to spowodowane dużą liczbą mieszkańców miasta Malborka, które jest stolicą powiatu, oraz mniejszym obszarem samego powiatu tj. 494 km². Powiat Sztumski charakteryzuje się mniejszą gęstością zaludnienia z uwagi na obszar jaki zajmuje tj. 731 km² oraz stosunkowo niższą liczbę mieszkańców w porównaniu do powiatu malborskiego.

Największy wpływ na rozwiązania przestrzenne powiązane z działalnością transportową ma kierunek z i do Malborka oraz w mniejszym stopniu kierunek do siedzib pozostałych jednostek administracyjnych wchodzących w skład MOF Malborka. Warunkuje to fakt, że na obszarze Malborka znajduje się najwięcej obiektów użyteczności publicznej, szkół oraz zakładów pracy a także miejsc związanych ze spędzaniem czasu wolnego.

Prognozy demograficzne oraz prognozy popytu na przewozy pasażerskie w latach 2016-2020 oraz 2021-2026.

W związku z prognozami demograficznymi opracowanymi przez Główny Urząd Statystyczny należy oczekiwać, że gęstość zaludnienia MOF Malborka będzie malała. Nie przewiduje się natomiast znaczących zmian co do rozmieszczenia i natężenia zaludnienia.

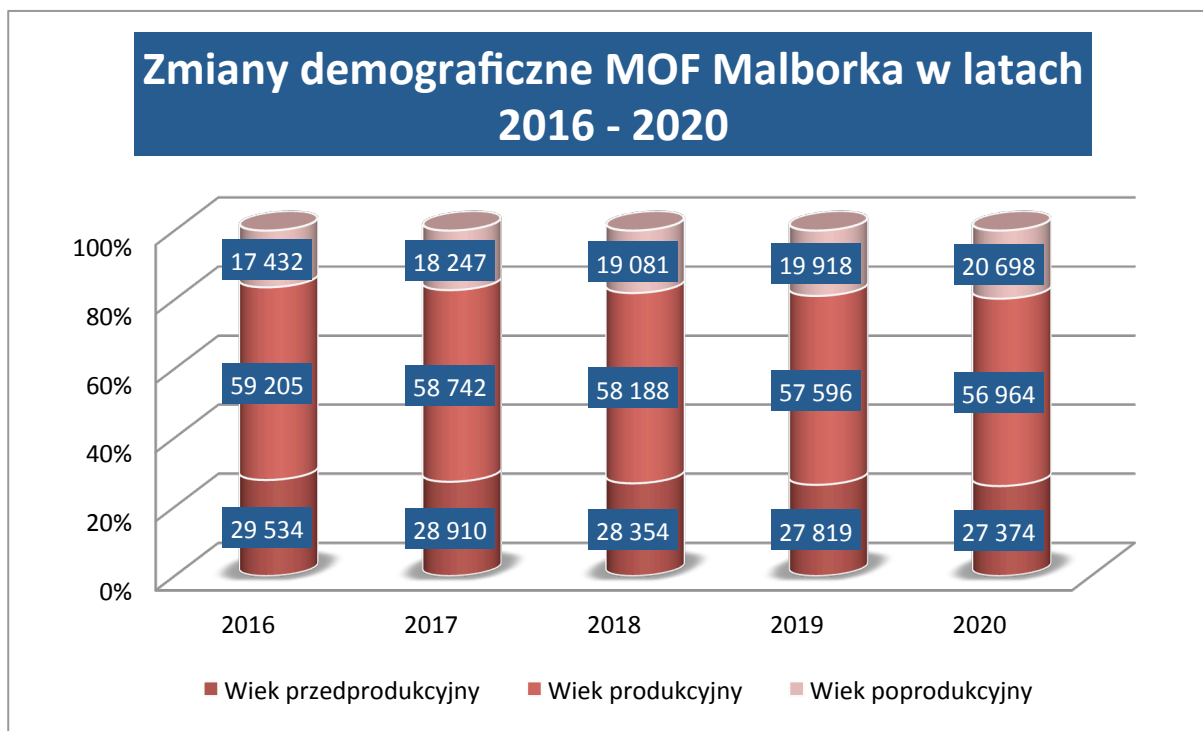
Przyczyn malejącej liczby ludności powiatu należy upatrywać w pogłębieniu się negatywnych zjawisk demograficznych, w tym tych związanych z: ujemnym przyrostem naturalnym, utrzymującym się od kilku lat wysokim poziomem migracji międzyregionalnych i zagranicznych młodych osób, postępującymi procesami starzenia się społeczeństwa i wyludniania się obszarów wiejskich.

Na ujemne saldo migracji wpływ mają czynniki ekonomiczne, tj. chęć poprawy warunków bytowania, większe możliwości znalezienia pracy w większych miastach np. w Gdańsku oraz emigracja osób młodych w celu podjęcia nauki w ośrodkach akademickich znajdujących się poza Obszarem.

Warto podkreślić, że w strukturze wieku populacji powiatu od kilku lat regularnie maleje udział grupy ludności w wieku przedprodukcyjnym, co jest głównie związane z ujemnym przyrostem naturalnym i starzeniem się społeczeństwa. Towarzyszy temu wzrost udziału ludności w wieku poprodukcyjnym.



Wykres 8. Zmiany demograficzne MOF Malborka w latach 2016-2020



Na bazie czynników demograficznych i społecznych można wskazać tendencje do zmian w popycie na transport, które zajdą w powiecie w latach 2016-2020.

Tabela 4. Prognozowana liczba ludności MOF Malborka w latach 2016-2020

Rok	łączna liczba mieszkańców	Wiek przedprodukcyjny	Wiek produkcyjny	Wiek poprodukcyjny
2016	106 171	29 534	59 205	17 432
2017	105 899	28 910	58 742	18 247
2018	105 623	28 354	58 188	19 081
2019	105 333	27 819	57 596	19 918
2020	105 036	27 374	56 964	20 698

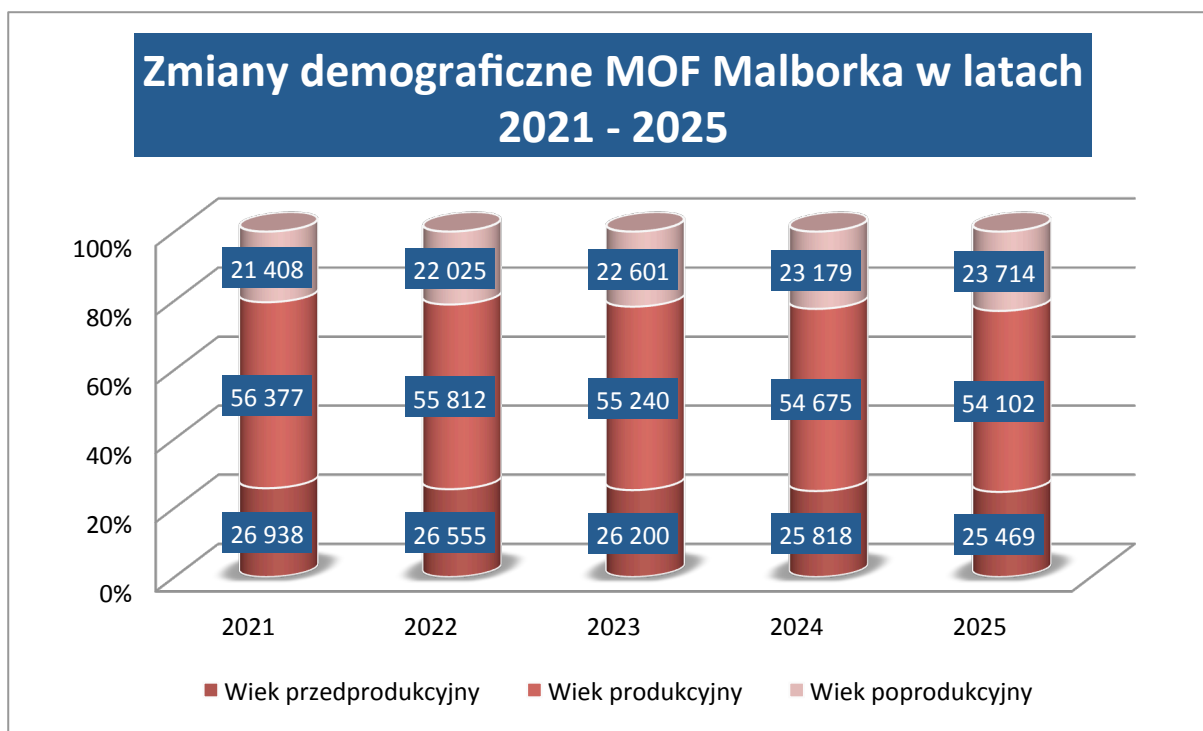
Analizując powyższą tabelę można zauważyć, że ogólna liczba mieszkańców MOF Malborka na przestrzeni 5 lat zmniejszy się. Liczba dzieci i młodzieży zmniejszy się o 7,3% co wpłynie na spadek popytu na usługi transportu publicznego, co będzie skutkowało koniecznością dostosowania liczby kursów i pojemności pojazdów do malejącej liczby podróżnych. Warto zaznaczyć, że taka sytuacja wpłynie na zmniejszenie dopłat do biletów ulgowych. Kolejną grupę stanowi ludność w wieku produkcyjnym, jej liczba zmieni się nieznacznie- będzie mniejsza o 3,7%. Nie wpłynie to znacząco na zmianę w popycie na publiczny transport zbiorowy. Ostatnią grupę demograficzną na obszarze powiatu stanowią osoby starsze- czyli osoby w wieku poprodukcyjnym. Ich liczba wzrośnie aż o 18,7%, co będzie skutkowało koniecznością dostosowania pojazdów do potrzeb osób starszych, jak również

wpłyne na wzrost dopłat do biletów ulgowych które przysługują emerytom.

Podsumowując:

- ogólna liczba ludności MOF Malborka będzie się zmniejszać
- spadnie liczba osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym
- liczba ludności w wieku poprodukcyjnym będzie stopniowo rosnąć
- przedstawione tendencje demograficzne wpłyną na spadek ogólnego popytu na publiczny transport zbiorowy
- suma dopłat do biletów ulgowych dla dzieci i młodzieży będzie się zmniejszać
- wzrastać będzie natomiast suma dopłat do biletów przysługujących emerytom
- ogólna tendencja demograficzna będzie skutkowała koniecznością dostosowania pojemności autobusów do poszczególnych pór dnia i występujących natężeń na poszczególnych liniach.

Wykres 9. Zmiany demograficzne MOF Malborka w latach 2021-2025



W oparciu o czynniki demograficzne i społeczne można określić tendencje do zmian w popycie na transport, jakie nastąpią w powiecie w latach 2021-2025.

Tabela 5. Prognozowana liczba ludności MOF Malborka w latach 2021-2025

Rok	Łączna liczba mieszkańców	Wiek przedprodukcyjny	Wiek produkcyjny	Wiek poprodukcyjny
2021	104 723	26 938	56 377	21 408
2022	104 392	26 555	55 812	22 025
2023	104 041	26 200	55 240	22 601
2024	103 672	25 818	54 675	23 179
2025	103 285	25 469	54 102	23 714

Rozpatrując dane przedstawione w powyższej tabeli można zaobserwować dalej postępujący spadek ogólnej liczby ludności MOF Malborka na przestrzeni kolejnych 5 lat. Spadek utrzymuje się także w grupie ludności w wieku przedprodukcyjnym, która zmniejszy się o 5,5%. Wpłyne to również na dalszy spadek popytu na publiczny transport zbiorowy i przełoży się na spadek sumy dopłat do biletów ulgowych. Liczba ludności w wieku produkcyjnym zmniejszy się o 4,1% co wpłynie nieznacznie na spadek popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego. Taka sytuacja będzie wymagała zmian w rozkładzie jazdy oraz dostosowania pojemności pojazdów do malejącej liczby pasażerów. Odwrotna sytuacja występuje w przypadku ludności w wieku poprodukcyjnym. Jej liczba dalej będzie rosła, a na przestrzeni omawianych 5 lat zwiększy się o 10,8%. Takie zmiany będą wymagały dostosowania pojazdów do potrzeb osób starszych jak również wpłyną na wzrost dopłat do biletów ulgowych.

Podsumowując:

- trend spadkowy liczby ludności w MOF Malborka będzie się dalej utrzymywał
- spadek liczby ludności zamieszkującej Obszar wpłynie na spadek popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego
- zmniejszająca się liczba dzieci i młodzieży przy jednoczesnym wzroście liczby osób starszych wpłynie na zmianę wielkości dopłat do biletów ulgowych na publiczny transport zbiorowy
- tak przedstawiająca się sytuacja demograficzna będzie skutkowała koniecznością dostosowania pojemności pojazdów do zmniejszających się potoków pasażerskich oraz koniecznością rewizji częstotliwości kursowania pojazdów.

Podsumowując powyższe wykresy otrzymujemy obraz społeczeństwa, w którym zwiększa się liczba osób w wieku poprodukcyjnym, zaś maleje liczba dzieci przy niewielkich zmianach w grupie osób w wieku produkcyjnym. Zasadnicze przyczyny tej sytuacji to wydłużający się cały czas średni okres trwania życia ludzi, a także bardzo niska dzietność polskich rodzin. Województwo Pomorskie według Rocznika Demograficznego GUS za rok 2013 ma medianę różną od krajowej, która wyniosła 39,1 lat. Wiek środkowy (mediana), mówiący o tym, że połowa ludności osiągnęła dany wiek, a druga połowa ten wiek już przekroczyła, w województwie pomorskim z roku na rok nieznacznie wzrasta, jednakże nadal jest on niższy od mediany krajowej i wynosi 37,8 lat. Mediana wieku kobiet w 2013 r. dla województwa pomorskiego wyniosła 39,2 lat, a mężczyzn 36,5 lat. Mieszkańcy miast byli starsi, ich wiek środkowy w omawianym roku wyniósł 39,6 lat, na wsi – 34,4 lat.

Wydłużanie się przeciętnego trwania życia oraz wieku środkowego (mediana) ludności, również świadczą o starzeniu się mieszkańców województwa. W 2013 r. mężczyźni w województwie pomorskim osiągnęli przeciętnie wiek 74,1 lat, a kobiety 81,2 lat (w kraju odpowiednio: 73,1 lat i 81,01 lat).

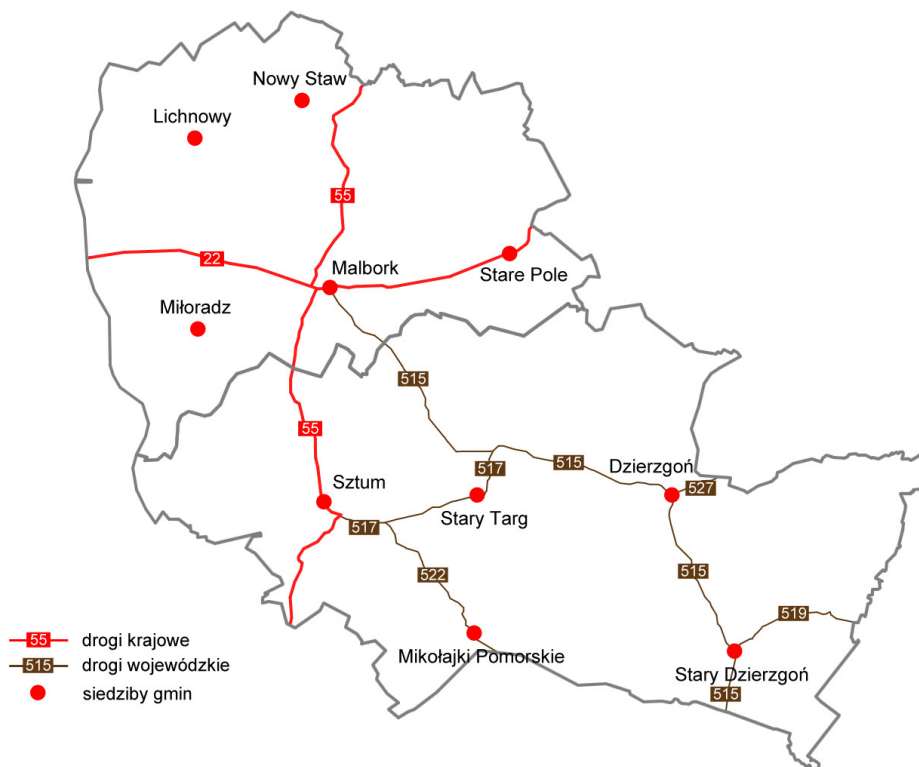
2. SYSTEM TRANSPORTOWY NA OBSZARZE MOF MALBORKA

2.1 SIEĆ DROGOWA

Odpowiednia organizacja całego systemu transportowego wpływa na podział zadań przewozowych. Na obszarze MOF Malborka zadania te są dzielone między transport drogowy zarówno zbiorowy, jak i indywidualny oraz transport szynowy. Jego funkcjonowanie będzie uzależnione od właściwego zagospodarowania przestrzennego Obszaru, zwłaszcza od stopnia rozwinięcia sieci dróg oraz od stanu ich nawierzchni, a także stanu infrastruktury kolejowej jak również skomunikowania kolei i transportu autobusowego.

Dobrze rozwinięty układ drogowy jest podstawowym czynnikiem decydującym o dostępności zewnętrznej i wewnętrznej obszaru. Przez teren MOF Malborka przebiegają droga krajowa nr 22 i 55 oraz droga wojewódzka nr 515, 517, 519, 522 oraz 527.

Mapa 3. Sieć dróg na terenie MOF Malborka



Źródło: opracowanie własne

Na obszarze MOF Malborka podstawowy układ drogowy tworzą:

- Droga krajowa nr 22 o długości ok. 460 km łącząca granicę państwa z Niemcami w miejscowości Kostrzyn nad Odrą z Elblągiem. Droga biegnie przez miejscowości Gorzów Wielkopolski, Strzelce Krajeńskie, Dobiegniew, Człopa, Wałcz, Jastrowie, Człuchów, Chojnice, Czersk, Czarna Woda, Zblewo, Starogard Gdański, Swaróżyn, Malbork.
- Droga krajowa nr 55 o długości ok. 123 km łącząca Nowy Dwór Gdański i Stolno. Droga biegnie przez miejscowości Malbork, Sztum, Kwidzyn, Gardeja, Grudziądz, Robakowo.
- Droga wojewódzka nr 607 o długości ok. 13 km łącząca Gurcz i Sztumską Wieś. Droga biegnie przez miejscowości Jałowiec, Ryjewo, Parowy.
- Droga wojewódzka nr 522 o długości ok. 44 km łącząca Górki i drogę krajową nr 16 w okolicach Kisielic. Droga biegnie przez miejscowości Mikołajki Pomorskie, Prabuty, Kołodzieje, Trumiejki, Trumieje, Łodygowo.
- Droga wojewódzka nr 515 o długości ok. 51 km łącząca Susz i Malbork. Droga biegnie przez miejscowości Różnowo, Kamieniec, Stary Dzierzgoń, Dzierzgoń, Tropy Sztumskie, Kalwa, Jurkowice.
- Droga wojewódzka nr 517 o długości ok. 12 km łącząca Sztum i Tropy Sztumskie. Droga biegnie przez miejscowości Czernin, Górki, Mleczewo, Klecewo, Stary Targ, Stary Dwór.
- Droga wojewódzka nr 603 o długości ok. 10 km łącząca Białą Górę i Sztum.
- Droga wojewódzka nr 516 łącząca stację kolejową Sztum z drogą krajową nr 55.
- Droga wojewódzka nr 602 o długości ok. 8 km łącząca Małowskie Pastwiska z drogą wojewódzką nr 603. Droga biegnie przez miejscowości Borowy Młyn, Barcice, Benowo.
- Droga wojewódzka nr 605 o długości ok. 9 km łącząca Piekło i Jarzębinę. Droga biegnie przez miejscowości Biała Góra, Rudniki.
- Droga wojewódzka nr 522 o długości ok. 44 km łącząca Górki i drogę krajową nr 16 w okolicach Kisielic. Droga biegnie przez miejscowości Mikołajki Pomorskie, Prabuty, Kołodzieje, Trumiejki, Trumieje, Łodygowo.
- Droga wojewódzka nr 527 o długości ok. 74 km łącząca Dzierzgoń i Olsztyn. Droga biegnie przez miejscowości Kwietniewo, Rychliki, Jelonki, Pasłęk, Morąg, Zawroty, Florczaki, Łukta.
- Droga wojewódzka nr 526 o długości ok. 34 km łącząca Pasłęk i Przezmark. Droga biegnie przez miejscowości Krasin, Lepno, Gołutowo, Skolwity, Myślice, Pronie, Milikowo.
- Droga wojewódzka nr 606 o długości ok. 2 km łącząca Benowo z drogą wojewódzką nr 605.



2.3 SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE

Województwo Pomorskie charakteryzuje się średnią gęstością sieci linii kolejowych, wynoszącą 8,1 km linii/100 km² powierzchni.

Przez powiat przechodzą następujące linie kolejowe: 9, 204, 207, 256.

Linia nr 9: o długości 323,393 km, łącząca stację Warszawa Wschodnia Osobowa ze stacją Gdańsk Główny. Na całej długości linia jest wielotorowa i zelektryfikowana. W latach 2006-2014 linia została gruntownie zmodernizowana i przystosowana do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich (200 km/h dla składów z wychylnym pudłem) i 120 km/h dla pociągów towarowych przy nacisku na oś 22,5 t. Koszt modernizacji to około 10 mld PLN, co daje ok. 31 mln PLN za kilometr trasy.

Linia nr 204: częściowo zelektryfikowana linia kolejowa łącząca Malbork ze stacją Mamonowo w obwodzie kaliningradzkim przez Elbląg, Braniewo. Położona w granicach dwóch województw: pomorskiego oraz warmińsko-mazurskiego, na obszarze Oddziałów Regionalnych PKP PLK w Gdyni i w Olsztynie. Pociągi osobowe kursują obecnie na odcinku od Malborka do Bogaczewa, który jest zelektryfikowany.

Linia nr 207: niezelektryfikowana linia kolejowa łącząca Toruń z Malborkiem przez Chełmżę, Grudziądz i Kwidzyn. Położona w granicach dwóch województw: kujawsko-pomorskiego i pomorskiego oraz na obszarze Oddziału Regionalnego PKP PLK w Gdańsku. Linia na całej długości wyposażona jest w elektromagnesy SHP. Od 1 marca 2009 do 15 grudnia 2013 w 100% długości linii pasażerów obsługiwała prywatny przewoźnik Arriva RP. Aktualnie Arriva RP obsługuje odcinek Toruń Wschodni-Grudziądz, a odcinek Grudziądz-Malbork obsługują Przewozy Regionalne

Linia nr 256: niezelektryfikowana linia kolejowa łącząca Szymankowo z Nowym Dworem Gdańskim przez Nowy Staw. Położona w województwie pomorskim oraz na obszarze działania Zakładu Linii Kolejowych PKP PLK w Gdyni. Linia jest czynna w ruchu towarowym i sezonowym pasażerskim. Od rozkładu jazdy 2008/2009 reaktywowano turystyczne przewozy pasażerskie, realizowane przez prywatnego przewoźnika pasażerskiego Arriva PCC (obecnie Arriva RP) oraz Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych.

Poniżej prezentujemy czynne stacje i przystanki kolejowe na terenie powiatów malborskiego oraz sztumskiego.

Tabela 6. Czynne stacje i przystanki kolejowe na obszarze powiatu malborskiego

L.p.	Stacje i przystanki kolejowe
1	Malbork
2	Malbork Kałdowo
3	Lisewo Malborskie
4	Szymankowo
5	Stogi
6	Nowy Staw
7	Królewo Malborskie
8	Stare Pole



Tabela 7. Czynne stacje i przystanki kolejowe na obszarze powiatu sztumskiego

L.p.	Stacje i przystanki kolejowe
1	Sztum
2	Mikołajki Pomorskie
3	Mleczewo
4	Gościszewo
5	Sztumska Wieś

Mapa 4. Sieć kolejowa na terenie MOF Malborka



Na wymienionych stacjach zatrzymują się pociągi osobowe, uruchamiane przez Przewozy Regionalne na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego. Dodatkowo od 14 grudnia 2014 r. na stacji Malbork postoje handlowe mają pociągi marki Express Intercity Premium ED250, uruchamiane przez spółkę PKP Intercity S.A. Na wskazanej stacji dochodzi także do zatrzymań pociągów pozostałych marek tego przewoźnika, tj. TLK, EIC oraz IC.

Na stacji Malbork w ciągu doby dochodzi do **89 odjazdów pociągów** obu wymienionych przewoźników. (stan na 15 maja 2015 r.).

Jak obrazuje poniższa tabela więcej niż co trzecia podróż odbywa się w kierunku Trójmiasta (35,96 proc.), a blisko 15 proc. podróży odbywa się w kierunku Elbląga. Udział dwóch wskazanych kierunków w łącznej liczbie odjazdów w ciągu doby przekracza 50 proc. Wśród czynników, które to determinują należy wskazać uwarunkowania związane z motywacjami podróży mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka. Zdecydowana większość podróży w tych dwóch kierunkach związana jest z motywacją dom-praca.

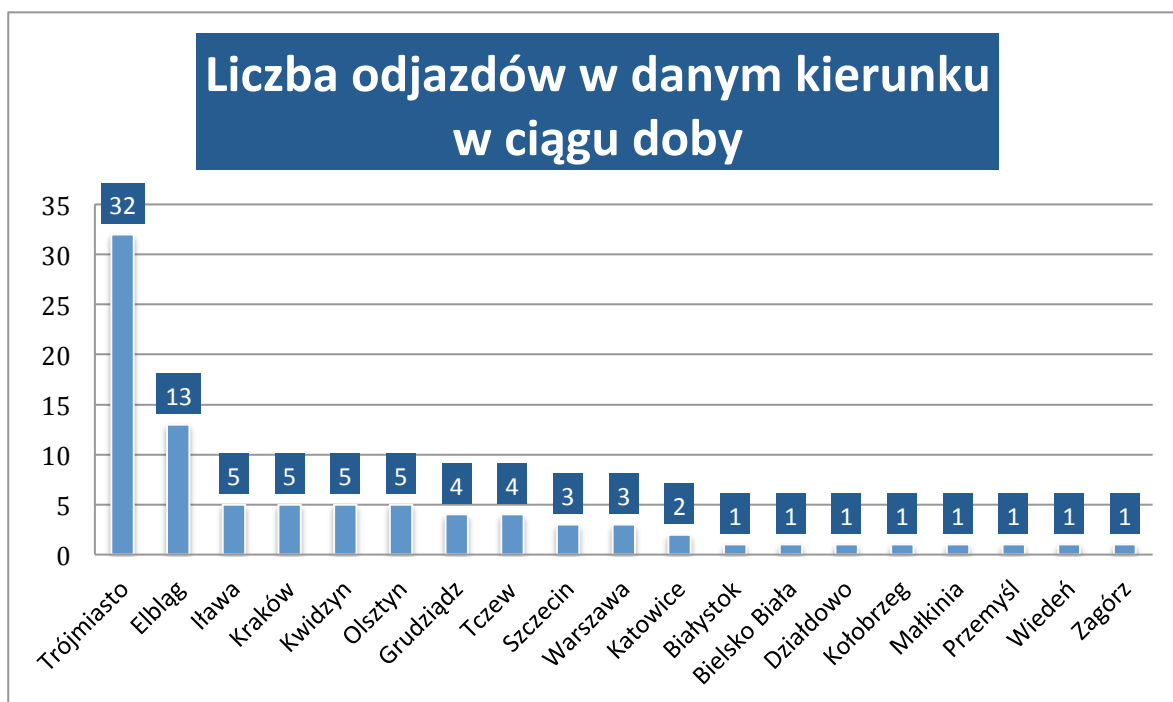
Tabela 8. Kierunki docelowe odjazdów pociągów ze stacji kolejowej Malbork

L.p.	Kierunek docelowy	Liczba odjazdów w kierunku stacji docelowej w ciągu doby	% udział odjazdów danym kierunkiem docelowym w łącznej liczbie odjazdów we wszystkich kierunkach docelowych w ciągu doby
1	Trójmiasto	32	35,96%
2	Elbląg	13	14,61%
3	Iława	5	5,62%
4	Kraków	5	5,62%
5	Kwidzyn	5	5,62%
6	Olsztyn	5	5,62%
7	Grudziądz	4	4,49%
8	Tczew	4	4,49%
9	Szczecin	3	3,37%
10	Warszawa	3	3,37%
11	Katowice	2	2,25%
12	Białystok	1	1,12%
13	Bielsko Biała	1	1,12%
14	Działdowo	1	1,12%
15	Kołobrzeg	1	1,12%
16	Małkinia	1	1,12%
17	Przemysł	1	1,12%
18	Wiedeń	1	1,12%



19	Zagórz	1	1,12%
	ogółem	89	100%

Wykres 10. Liczba odjazdów w danym kierunku w ciągu doby



Odjazdy pociągów ze stacji Malbork należy również pogrupować według liczby odjazdów w poszczególnych przedziałach godzinowych.

W ten sposób możliwe jest wyznaczenie godzin szczytu porannego i popołudniowego w natężeniu ruchu pociągów na stacji kolejowej Malbork. W analizowanym przypadku szczyt poranny przypada na godziny 5.00-8.00, z kolei szczyt popołudniowy wyróżnia się na tym tle wyjątkowo długim czasem trwania, rozpoczynając się o godzinie 15.00 i trwając do godz. 22.00.

Tabela 9. Liczba odjazdów pociągów w poszczególnych przedziałach godzinowych

Przedział godz.	liczba odjazdów pociągów w dobie
4:00-5:00	3
5:00-6:00	6
6:00-7:00	6
7:00-8:00	5
8:00-9:00	4

9:00-10:00	4
10:00-11:00	3
11:00-12:00	3
12:00-13:00	5
13:00-14:00	6
14:00-15:00	3
15:00-16:00	8
16:00-17:00	4
17:00-18:00	5
18:00-19:00	6
19:00-20:00	4
20:00-21:00	6
21:00-22:00	5
22:00-23:00	2
23:00-24:00	1

Wykres 11. Liczba odjazdów pociągów w dobie



Poniżej prezentujemy szczegółowy rozkład odjazdów pociągów w rozbiciu na poszczególne kierunki.

Tabela 10. Godziny odjazdów dla kierunku Białystok

L.p.	godz. odjazdu	Kierunek	Przewoźnik	Marka
1	17:51	Białystok	PKP Intercity	TLK

Tabela 11. Godziny odjazdów dla kierunku Bielsko-Biała

L.p.	godz. odjazdu	Kierunek	Przewoźnik	Marka
1	13:49	Bielsko Biała Główna	PKP Intercity	EIC

Tabela 12. Godziny odjazdów dla kierunku Białystok

L.p.	godz. odjazdu	Kierunek	Przewoźnik	Marka
1	14:40	Działdowo	Przewozy Regionalne	

Tabela 13. Godziny odjazdów dla kierunku Elbląg

L.p.	godz. odjazdu	Kierunek	Przewoźnik	Marka
1	04:59	Elbląg	Przewozy Regionalne	
2	05:56	Elbląg	Przewozy Regionalne	
3	06:32	Elbląg	Przewozy Regionalne	
4	07:21	Elbląg	Przewozy Regionalne	
5	10:43	Elbląg	Przewozy Regionalne	
6	11:59	Elbląg	Przewozy Regionalne	
7	15:18	Elbląg	Przewozy Regionalne	
8	15:57	Elbląg	Przewozy Regionalne	
9	17:35	Elbląg	Przewozy Regionalne	
10	18:18	Elbląg	Przewozy Regionalne	
11	19:59	Elbląg	Przewozy Regionalne	
12	21:12	Elbląg	Przewozy Regionalne	
13	22:32	Elbląg	Przewozy Regionalne	

Tabela 14. Godziny odjazdów dla kierunku Gdańsk

L.p.	godz. odjazdu	Kierunek	Przewoźnik	Marka
1	15:07	Gdańsk Główny	Przewozy Regionalne	

Tabela 15. Godziny odjazdów dla kierunku Gdynia Chylonia

L.p.	godz. odjazdu	Kierunek	Przewoźnik	Marka
1	04:30	Gdynia Chylonia	Przewozy Regionalne	



2	05:00	Gdynia Chylonia	Przewozy Regionalne	
3	05:22	Gdynia Chylonia	Przewozy Regionalne	
4	05:37	Gdynia Chylonia	Przewozy Regionalne	
5	06:19	Gdynia Chylonia	Przewozy Regionalne	
6	06:58	Gdynia Chylonia	Przewozy Regionalne	
7	07:36	Gdynia Chylonia	Przewozy Regionalne	
8	09:12	Gdynia Chylonia	Przewozy Regionalne	
9	11:08	Gdynia Chylonia	Przewozy Regionalne	
10	18:41	Gdynia Chylonia	Przewozy Regionalne	

Tabela 16. Godziny odjazdów dla kierunku Gdynia Główna

L.p.	godz. odjazdu	Kierunek	Przewoźnik	Marka
1	08:18	Gdynia Główna	PKP Intercity	TLK
2	09:04	Gdynia Główna	PKP Intercity	EIP
3	09:41	Gdynia Główna	Przewozy Regionalne	
4	11:04	Gdynia Główna	PKP Intercity	EIP
5	12:04	Gdynia Główna	PKP Intercity	EIP
6	12:17	Gdynia Główna	Przewozy Regionalne	
7	13:04	Gdynia Główna	PKP Intercity	EIP
8	13:13	Gdynia Główna	Przewozy Regionalne	
9	15:04	Gdynia Główna	PKP Intercity	EIP
10	15:04	Gdynia Główna	PKP Intercity	EIP
11	16:15	Gdynia Główna	Przewozy Regionalne	
12	17:08	Gdynia Główna	Przewozy Regionalne	
13	18:05	Gdynia Główna	PKP Intercity	EIC
14	19:04	Gdynia Główna	PKP Intercity	EIP
15	19:53	Gdynia Główna	PKP Intercity	TLK
16	20:04	Gdynia Główna	PKP Intercity	EIP
17	20:08	Gdynia Główna	Przewozy Regionalne	
18	21:04	Gdynia Główna	PKP Intercity	EIP
19	21:35	Gdynia Główna	Przewozy Regionalne	
20	22:15	Gdynia Główna	Przewozy Regionalne	
21	23:04	Gdynia Główna	PKP Intercity	EIP



Tabela 17. Godziny odjazdów dla kierunku Grudziądz

L.p.	godz. odjazdu	Kierunek	Przewoźnik	Marka
1	05:12	Grudziądz	Przewozy Regionalne	
2	12:22	Grudziądz	Przewozy Regionalne	
3	15:20	Grudziądz	Przewozy Regionalne	
4	19:22	Grudziądz	Przewozy Regionalne	

Tabela 18. Godziny odjazdów dla kierunku Łława

L.p.	godz. odjazdu	Kierunek	Przewoźnik	Marka
1	05:26	Łława Głłowna	Przewozy Regionalne	
2	07:25	Łława Głłowna	Przewozy Regionalne	
3	15:27	Łława Głłowna	Przewozy Regionalne	
4	17:20	Łława Głłowna	Przewozy Regionalne	
5	18:20	Łława Głłowna	Przewozy Regionalne	

Tabela 19. Godziny odjazdów dla kierunku Katowice

L.p.	godz. odjazdu	Kierunek	Przewoźnik	Marka
1	08:04	Katowice	PKP Intercity	EIP
2	17:04	Katowice	PKP Intercity	EIP

Tabela 20. Godziny odjazdów dla kierunku Kołłobrzeg

L.p.	godz. odjazdu	Kierunek	Przewoźnik	Marka
1	16:31	Kołłobrzeg	PKP Intercity	IC

Tabela 21. Godziny odjazdów dla kierunku Kraków Głłówny

L.p.	godz. odjazdu	Kierunek	Przewoźnik	Marka
1	06:04	Kraków Głłówny	PKP Intercity	EIP
2	12:14	Kraków Głłówny	PKP Intercity	EIP
3	16:04	Kraków Głłówny	PKP Intercity	EIP
4	18:04	Kraków Głłówny	PKP Intercity	EIP

Tabela 22. Godziny odjazdów dla kierunku Kraków Płłaszów

L.p.	godz. odjazdu	Kierunek	Przewoźnik	Marka
1	20:58	Kraków Płłaszów	PKP Intercity	TLK



Tabela 23. Godziny odjazdów dla kierunku Kwidzyn

L.p.	godz. odjazdu	Kierunek	Przewoźnik	Marka
1	04:37	Kwidzyn	Przewozy Regionalne	
2	06:21	Kwidzyn	Przewozy Regionalne	
3	13:41	Kwidzyn	Przewozy Regionalne	
4	16:38	Kwidzyn	Przewozy Regionalne	
5	18:23	Kwidzyn	Przewozy Regionalne	

Tabela 24. Godziny odjazdów dla kierunku Małkinia

L.p.	godz. odjazdu	Kierunek	Przewoźnik	Marka
1	07:55	Małkinia	PKP Intercity	TLK

Tabela 25. Godziny odjazdów dla kierunku Olsztyn

L.p.	godz. odjazdu	Kierunek	Przewoźnik	Marka
1	06:28	Olsztyn Główny	Przewozy Regionalne	
2	13:04	Olsztyn Główny	PKP Intercity	TLK
3	13:37	Olsztyn Główny	Przewozy Regionalne	
4	14:36	Olsztyn Główny	Przewozy Regionalne	
5	21:30	Olsztyn Główny	Przewozy Regionalne	

Tabela 26. Godziny odjazdów dla kierunku Przemysł

L.p.	godz. odjazdu	Kierunek	Przewoźnik	Marka
1	20:58	Przemysł Główny	PKP Intercity	TLK

Tabela 27. Godziny odjazdów dla kierunku Szczecin

L.p.	godz. odjazdu	Kierunek	Przewoźnik	Marka
1	08:53	Szczecin Główny	PKP Intercity	TLK
2	12:14	Szczecin Główny	PKP Intercity	TLK
3	15:43	Szczecin Główny	PKP Intercity	TLK

Tabela 28. Godziny odjazdów dla kierunku wyłącznie do Tczewa poza jadącymi do Trójmiasta

L.p.	godz. odjazdu	Kierunek	Przewoźnik	Marka
1	08:36	Tczew	Przewozy Regionalne	
2	10:00	Tczew	Przewozy Regionalne	
3	14:20	Tczew	Przewozy Regionalne	
4	21:07	Tczew	Przewozy Regionalne	



Tabela 29. Godziny odjazdów dla kierunku Warszawa

L.p.	godz. odjazdu	Kierunek	Przewoźnik	Marka
1	07:04	Warszawa Zachodnia	PKP Intercity	EIP
2	10:34	Warszawa Zachodnia	PKP Intercity	IC
3	20:20	Warszawa Zachodnia	PKP Intercity	EIP

Tabela 30. Godziny odjazdów dla kierunku Wiedeń

L.p.	godz. odjazdu	Kierunek	Przewoźnik	Marka
1	10:04	Wien Westbahnhof	PKP Intercity	EIC

Tabela 31. Godziny odjazdów dla kierunku Zagórz

L.p.	godz. odjazdu	Kierunek	Przewoźnik	Marka
1	20:58	Zagórz	PKP Intercity	TLK

2.4 OCENA FUNKCJONOWANIA ISTNIEJĄCEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

Węzły przesiadkowe i stacje przesiadkowe

Jak pokazują siatki połączeń oraz korytarze transportowe, największym węzłem komunikacyjnym całego MOF jest Malbork. Patrząc na układ komunikacyjny MOF również ważne ośrodki to Sztum i Stare Pole.

Z punktu widzenia pasażera korzystającego z punktu/węzła przesiadkowego ważny jest czas oczekiwania na przyjazd drugiego środka transportu lub wysiłek potrzebny aby przemieścić się z jednego przystanku na drugi.

Dlatego też podstawową funkcją węzła przesiadkowego jest zintegrowanie funkcji dworca kolejowego z dworcem autobusowym poprzez skorelowanie rozkładu jazdy pociągów z przyjazdami i odjazdami autobusów przede wszystkim w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego, związanego z pracą w zakładach pracy i nauką w szkołach.

Drugim warunkiem dobrze pełniącego swoją rolę węzła przesiadkowego jest usunięcie wszelkich barier architektonicznych utrudniających lub wręcz uniemożliwiających poruszanie się pomiędzy przystankami w obrębie węzła przesiadkowego. Analizując układ przestrzenny dworców kolejowych i autobusowych pod względem urządzeń regulujących ruch pieszy osób przesiadających się a w szczególności:

- lokalizacja urządzeń infrastruktury przystankowej,
- schody, przejścia dla pieszych,
- słupy trakcyjne, oświetleniowe,
- wygrodzenia, w szczególności barierki i słupki,

można stwierdzić, że dobrze zintegrowane punkty przesiadkowe istnieją w Malborku.

Koniecznym warunkiem przyjaznego zorganizowania węzła przesiadkowego jest informacja pasażerska, która powinna informować o:

- odjazdach kolejnych autobusów (w kolejności chronologicznej);
- opóźnieniach w ruchu oraz awariach;
- odjazdach pociągów – w ten sposób System Informacji Pasażerskiej spełniłby swoją rzeczywistą rolę, integrując różnych dostawców usług oraz służąc całemu obszarowi.

Poniższa tabela opisuje stan infrastruktury we wspomnianych powyżej punktach. Widać stąd, jakie powinny zostać podjęte prace, mające na celu polepszenie warunków podróżowania mieszkańców w tych kluczowych dla MOF węzłach i stacjach komunikacyjnych.

Tabela 32. Infrastruktura w kluczowych węzłach i stacjach komunikacyjnych.

Miasto	Dworzec kolejowy	Dworzec autobusowy	Uwagi
Malbork Główny – węzeł komunikacyjny	<ul style="list-style-type: none"> • Dworzec wyremontowany • Parking dla osób niepełnosprawnych. • Przejścia na perony dla osób niepełnosprawnych. • Kasy zarówno IC jak i PR • Toaleta blisko węzła, płatna 2 zł • Możliwość zakupu biletów na wszystkie pociągi krajowe oraz w komunikacji międzynarodowej. • Stojaki na rowery przy dworcu • Widoczny rozkład jazdy 	<ul style="list-style-type: none"> • Brak udogodnień dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchomej. • Tablice rozkładu jazdy przy każdym stanowisku odjazdu. • Punkt informacji. • Kasy biletowe. 	<ul style="list-style-type: none"> • Płatny parking przy dworcu kolejowym. • Budynek dworców blisko siebie, w centrum miasta. • Na obu dworcach poczekalnie i kasy. • Na terenie dworca kolejowego możliwość pozostawienia bagażu w schowku. • Toaleta tylko na dworcu kolejowym
Malbork – Kałdowo – zintegrowany przystanek	<ul style="list-style-type: none"> • Nowe perony i wiaty przystankowe • Informacja dotycząca rozkładu jazdy czytelna • Wyposażony w działającą windę dla niepełnosprawnych 	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa przystanku autobusowego z zatoką w kierunku Nowego Stawu 	<ul style="list-style-type: none"> • Parking dla aut • Brak stojaków na rowery
Sztum – zintegrowany przystanek	<ul style="list-style-type: none"> • Stacja kolejowa wymagająca remontu • Toalety zamknięte i zniszczone • Brak wiat i zadaszenia peronów • Zamknięty budynek PKP • Kilka stojaków na rowery • Brak infrastruktury dla niepełnosprawnych 	<ul style="list-style-type: none"> • Przystanek autobusowy przy stacji kolejowej • Brak wiaty przystankowej 	<ul style="list-style-type: none"> • Parking bez wyznaczonych miejsc dla samochodów
Stare Pole – zintegrowany	<ul style="list-style-type: none"> • Stacja kolejowa wymagająca remontu • Dworzec wyposażony w stojaki na rowery 	<ul style="list-style-type: none"> • Mały ruch. • Dworzec autobusowy 	<ul style="list-style-type: none"> • Brak miejsc parkingowych • Fotografia poniżej

- przystanek**
- Możliwość zakupu biletu.
 - Brak udogodnień dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchomej
- wyposażony w wiatę..

<p>Mikołajki Pomorskie – przystanek zintegrowany</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Perony wyremontowane i nowe wiaty przystankowe • Stojaki na rowery • Brak toalet • Poczekalnia zamknięta • Dostęp dla niepełnosprawnych dobry • Brak kas biletowych i automatów 	<ul style="list-style-type: none"> • Dwie wiaty przystankowe • Mały parking dla samochodów • Brak stojaków na rowery • Brak toalet • Czytelny rozkład jazdy 	<ul style="list-style-type: none"> • Dworzec PKP oddalony około 600 m od dworca PKS
---	--	--	--

Malbork – węzeł komunikacyjny

Zdjęcie 1. Dworzec kolejowy Malbork



Źródło: NaKolei.pl



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

Zdjęcie 2. Perony dworca kolejowego Malbork



Źródło: NaKolei.pl

Malbork-Kałdowo

Zdjęcie 3. Perony przystanku kolejowego Malbork-Kałdowo



Źródło: NaKolei.pl



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

Sztum

Zdjęcie 4. Przystanek autobusowy w Sztumie



Źródło: NaKolei.pl

Zdjęcie 5. Stacja kolejowa w Sztumie



Źródło: NaKolei.pl



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

Stare Pole

Zdjęcie 6. Perony stacji kolejowej Stare Pole



Źródło: NaKolei.pl



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

Mikołajki Pomorskie

Zdjęcie 7. Perony stacji kolejowej w Mikołajkach Pomorskich



Źródło: NaKolei.pl

Zdjęcie 8. Przystanek autobusowy w Mikołajkach Pomorskich



Źródło: NaKolei.pl

Przystanki

Charakterystyka wszystkich przystanków na obszarze MOF została dokonana w studium komunikacyjnym poprawy dostępności miast powiatowych oraz przestrzenie publicznych (ścieżek rowerowych) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka na stronach 57-69.

Przystanki kolejowe na obszarze MOF na linii nr. 9 są wyremontowane co prezentują poniższe zdjęcia natomiast kondycja pozostałych przystanków poza tą linią jest zdecydowanie gorsza i wymagająca zmodernizowania.

Przystanek kolejowy Młeczewo

Zdjęcie 9. Perony przystanku kolejowego Młeczewo



Źródło: NaKolei.pl



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

Przystanek kolejowy Gronajny

Zdjęcie 10. Perony przystanku kolejowego Gronajny



Źródło: NaKolei.pl



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

Stan przystanków autobusowych w porównaniu do przystanków kolejowych jest gorszy przy czym w większych miejscowościach a szczególnie miejscowościach gminnych takie przystanki posiadają przynajmniej wiaty co obrazują dwa poniższe zdjęcia:

Przystanek autobusowy w Mleczewie

Zdjęcie 11. Przystanek autobusowy w Mleczewie



Źródło: NaKolei.pl



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

Przystanek autobusowy w Szymankowie

Zdjęcie 12. Przystanek autobusowy w Szymankowie



Źródło: NaKolei.pl

2.5 SIEĆ KOMUNIKACYJNA – LINIE O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

2.5.1 OBSZAR UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Zgodnie z UPTZ można wyznaczyć również obszar który obejmuje sieć komunikacyjną na którym organizator będzie realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Takim obszarem jest miasto Malbork, na którym funkcjonuje 8 następujących linii obsługiwanych przez MZK Malbork:

Linia nr 1 – trasa: Piaski Intertop – Wielbark Cmentarz

Linia nr 2 – trasa: Dworzec PKP – Pl. Słowiański

Linia nr 3 – trasa: Piaski Daleka – Wielbark Cmentarz

Linia nr 4 – trasa: Piaski Daleka – Kałdowo Główna



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

Linia nr 5 – trasa: Malbork Piaski Daleka – Nowa Wieś Malborska

Linia nr 6 – trasa: Pl. Słowiański Starostwo – Piaski II

Linia nr 7 – trasa: Wielbark Cmentarz – Wielbark Cmentarz

Linia nr 8 – trasa: Osiedla Południe Wybickiego- osiedle Południe Wybickiego

Na tych liniach praca przewozowa wygląda następująco:

- Dzień powszedni – 1.973,7 wozokilometrów
- Sobota - 1.230,0 wozokilometra
- Niedziela - 1.059,1 wozokilometr

Co daje w ciągu roku wielkość przewozową w wysokości około 632 tysięcy wozokilometrów przy rocznej rekompensacie wypłacanej przez urząd miasta na poziomie 1,7 mln zł. Wynika z tego, że średnioroczna kwota dopłaty do wozokilometra wynosi 2,69 zł.

Na dzień dzisiejszy cena biletów na komunikację miejską jest ustalona uchwałą nr XII/136/11 Rady Miasta z dnia 27 października 2011 roku i przedstawia się następująco:

Tabela 33. Cennik biletów MZK Malbork

	Bilet normalny	Bilet ulgowy
Jednorazowy	2,5 zł	1,25 zł
Miesięczny na jedną linię	68,00 zł	34,00 zł
Miesięczny na ½ miesiąca na jedną linię	44,00 zł	22,00 zł
Miesięczny na wszystkie linie	94,00 zł	47,00 zł
Miesięczny na ½ miesiąca na wszystkie linie	52,00 zł	26,00 zł

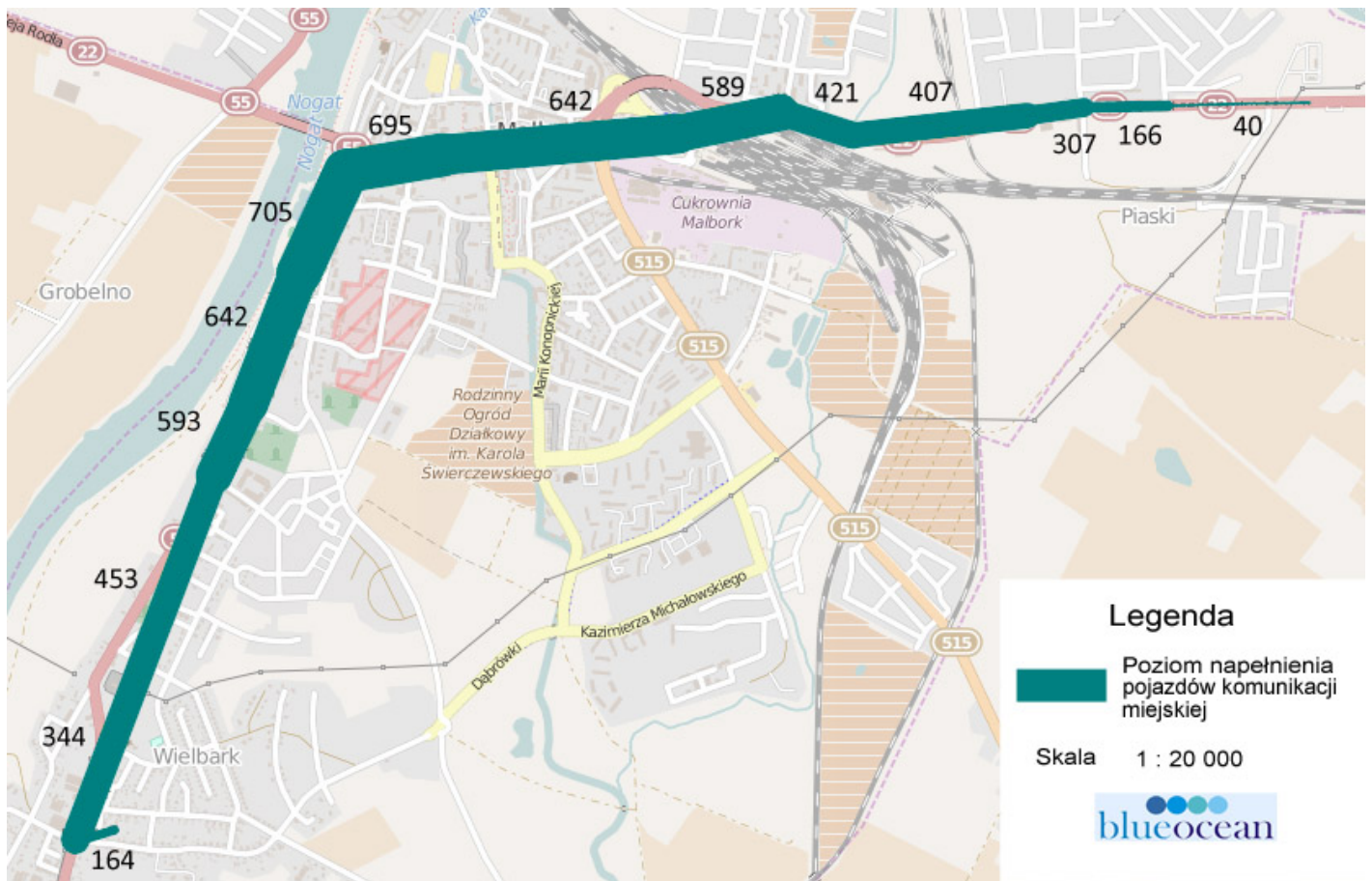
Łączna liczba pasażerów korzystających z biletów okresowych to 5.151 sztuk sprzedanych biletów, co stanowi 12% wszystkich pasażerów, w tym 38.070 osób z biletem okresowym normalnym oraz 115.239 osób z biletem okresowym ulgowym.

Ocena przewozów na podstawie napełnień

W celu określenia najbardziej popularnych odcinków z których korzystają pasażerowie komunikacji miejskiej w Malborku poniżej w sposób graficzny pokazany jest wskaźnik napełnienia na każdej linii komunikacyjnej.

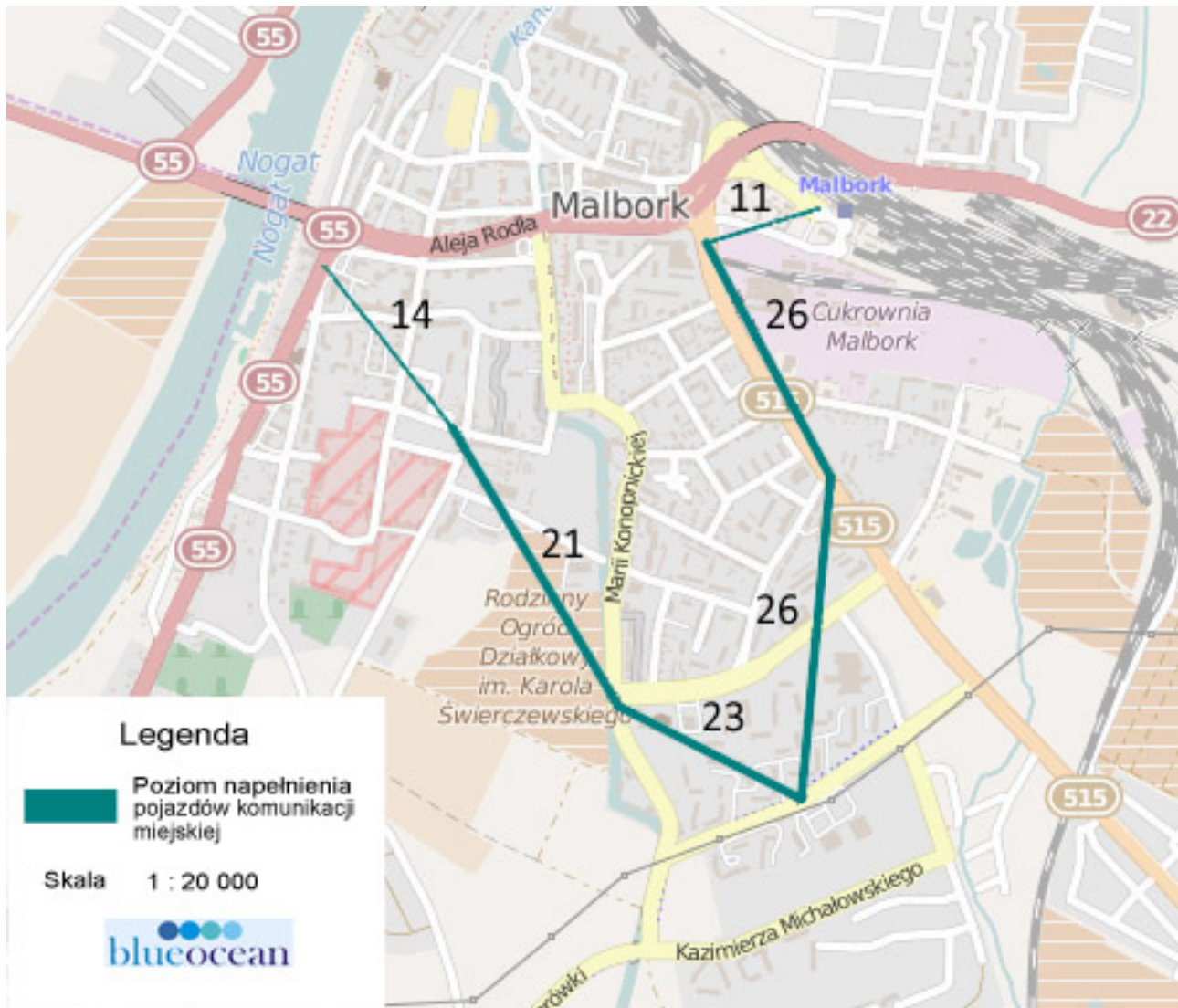


Rysunek 1. Napełnienie na linii nr 1



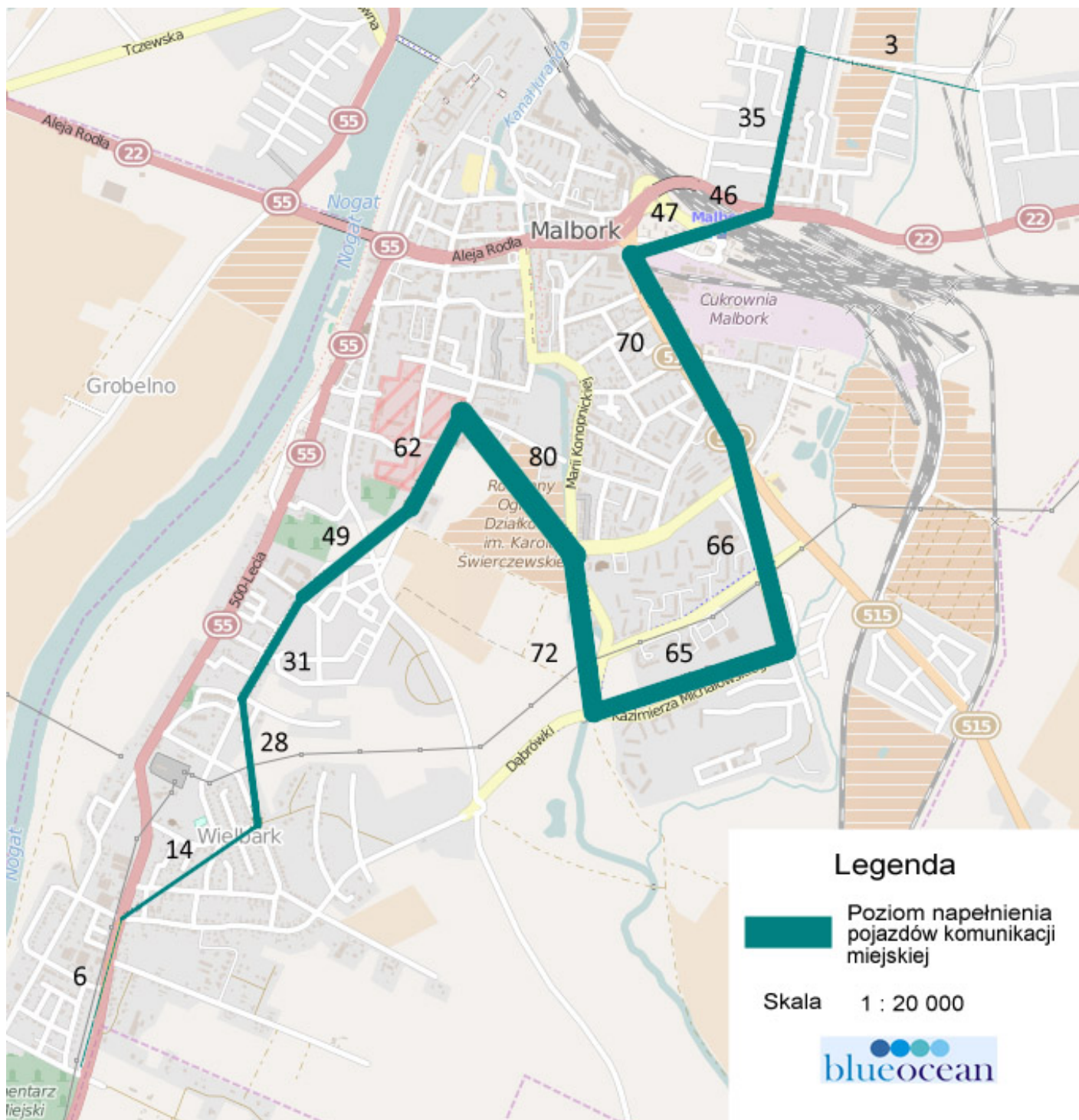
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 2. Napętnienie na linii nr 2



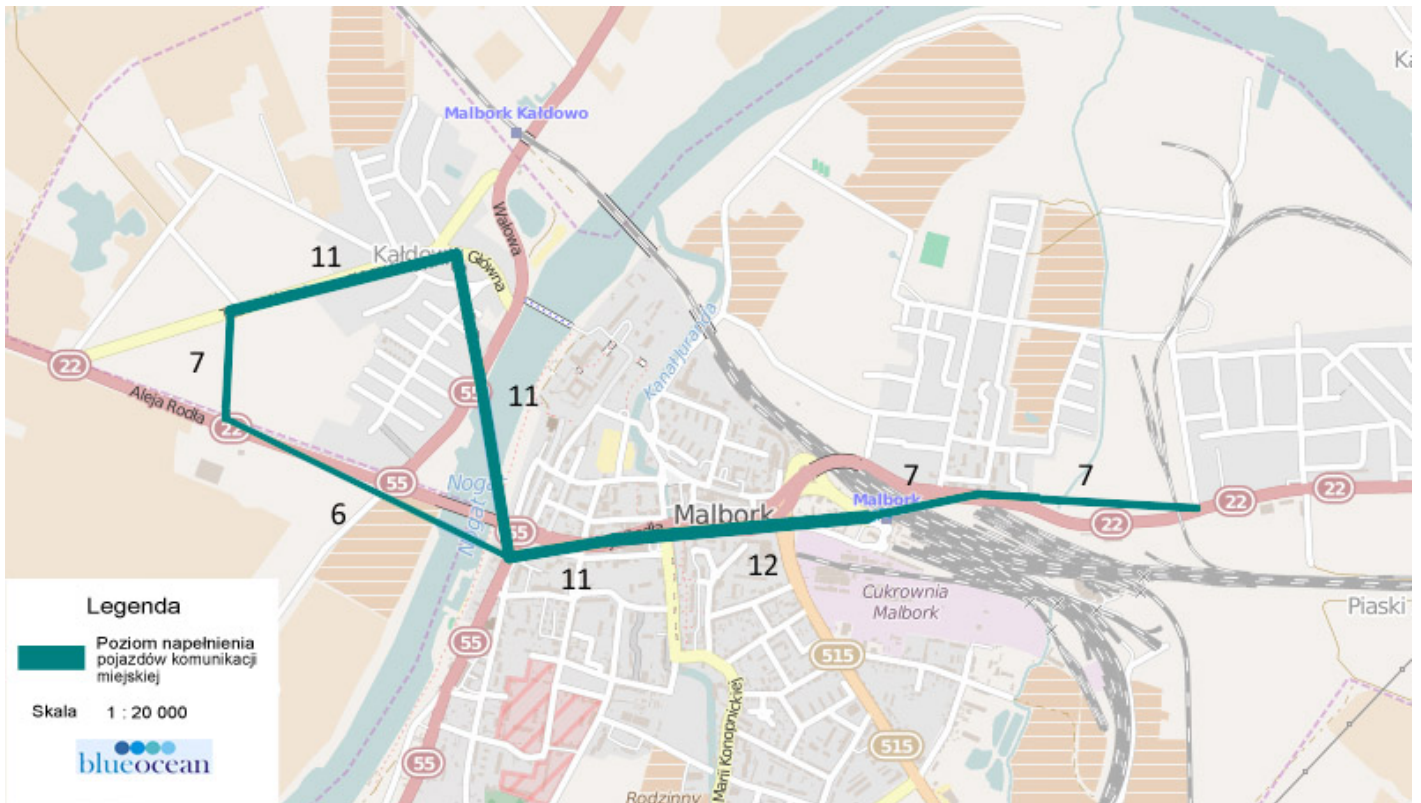
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 3. Napełnienie na linii nr 3



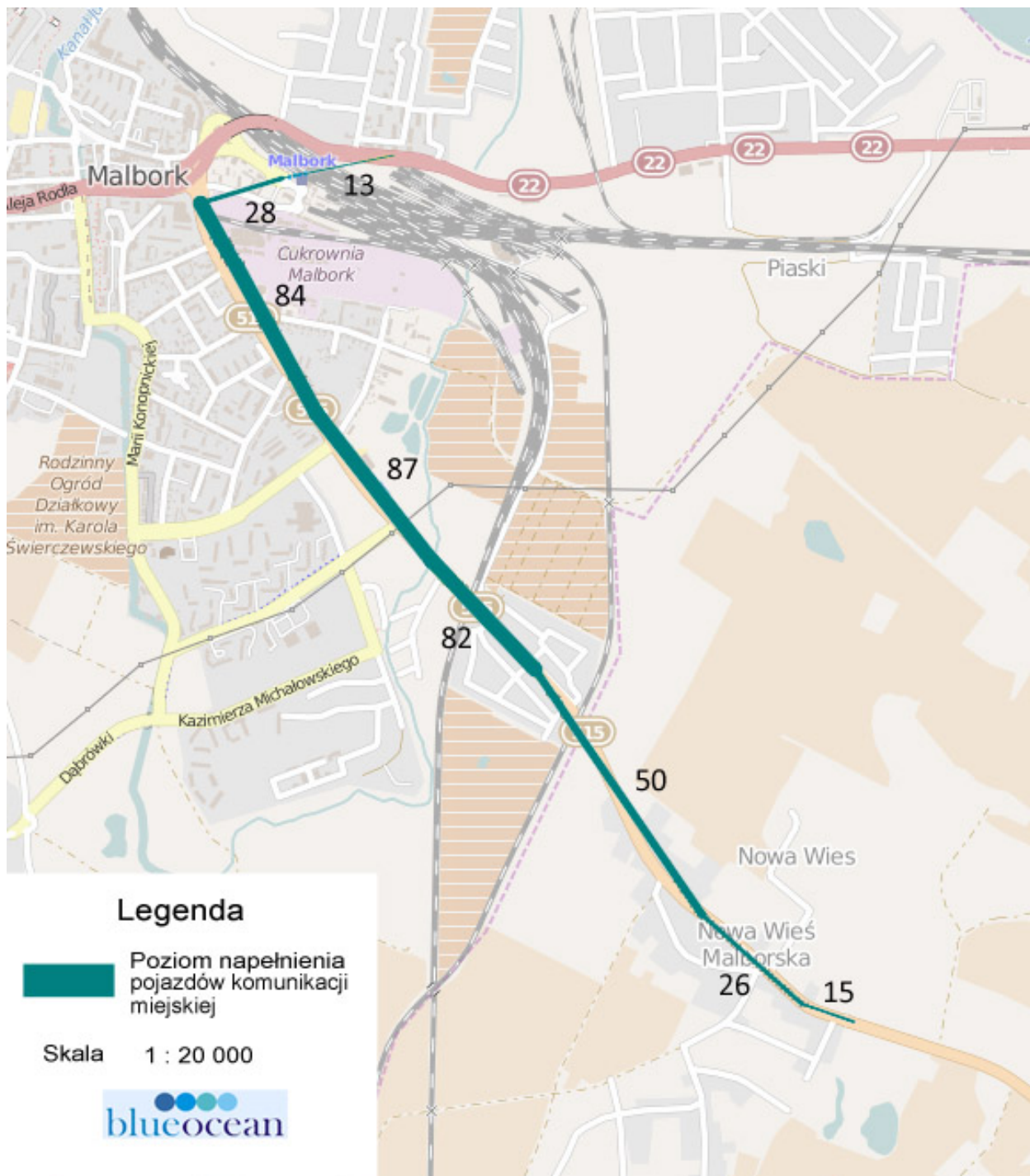
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 4. Napełnienie na linii nr 4



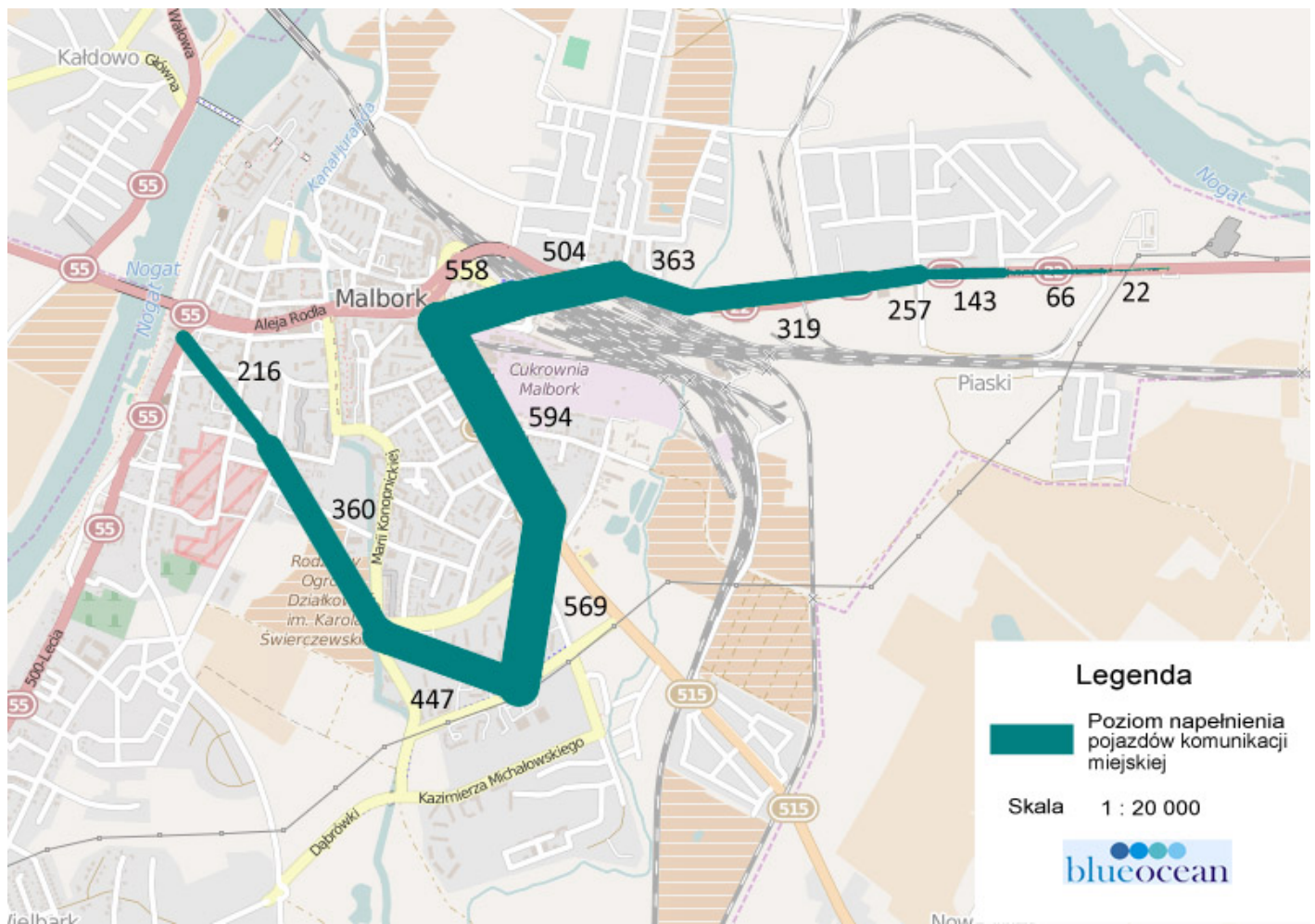
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 5. Napętnienie na linii nr 5



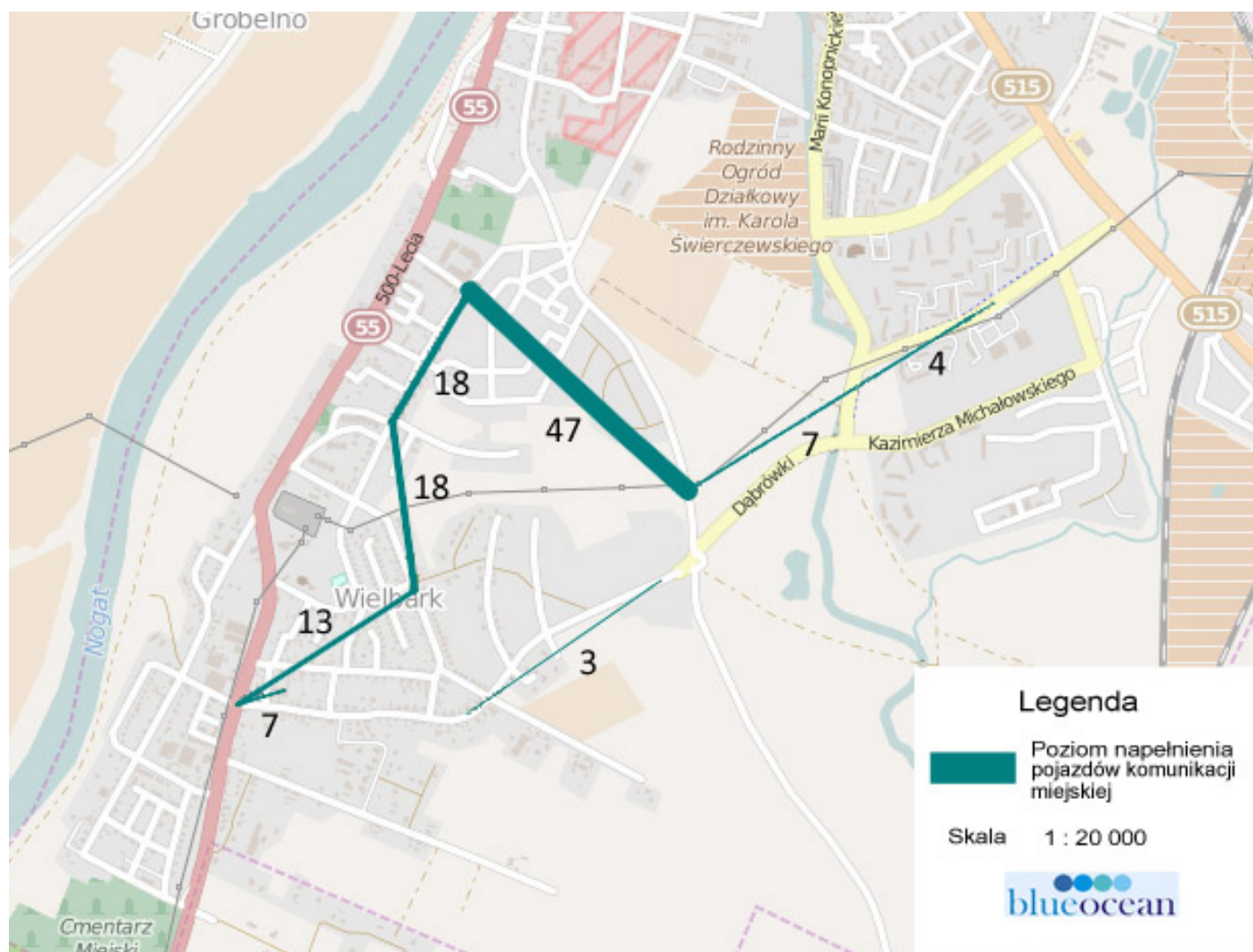
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 6. Napełnienie na linii nr 6



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 7. Napętnienie na linii nr 7



Źródło: Opracowanie własne

2.5.2 LINIE O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Na podstawie obecnej sieci połączeń komunikacyjnych powiatu Sztumskiego i Malborskiego została określona sieć transportu autobusowego do objęcia użytecznością publiczną. Podstawowymi kryteriami, którymi należy kierować się przy określeniu tej sieci są:

- Wielkość potoków pasażerskich realizowanych przez obecnych przewoźników zgodnie z otrzymanymi danymi
- Zapewnienie połączeń na poziomie powiatowym tj. między siedzibą powiatu i siedzibami gmin (tam gdzie te połączenia istnieją)

- C. Dodatkowo: zapewnienie wzajemnych połączeń pomiędzy poszczególnymi miejscowościami powiatu (tam gdzie te połączenia istnieją)

Biorąc pod uwagę powyższe kryteria wyznaczono odrębnie linie o charakterze użyteczności publicznej dla powiatu Malborskiego i odrębnie dla powiatu Sztumskiego odrębnie.

W związku z powyższym dokonano hierarchizacji linii komunikacyjnych na:

1. Główne linie powiatowe – linie do objęcia użytecznością publiczną w powiecie Malborskim i Sztumskim przedstawione w poniższych tabelach
2. Uzupełniające linie powiatowe – wszystkie inne dowożące do przystanków przesiadkowych i do linii głównych

Linie o charakterze użyteczności publicznej powiatu Malborskiego

Tabela 34. Linie o charakterze użyteczności publicznej w Powiecie Malborskim

Lp.	Od	Przez	Do
1	Malbork DK	Malbork Aleja Rodła- Malbork UM- Malbork Kałdowo- Cisy skrz.- Cisy- Cisy I- Kraśniewo 1- Kraśniewo- Kraśniewo II- Kraśniewo wyb.- Pogorzała W. wyb.- Pogorzała W. kol.- Pogorzała W- Pogorzała W. I- Miłoradz kol- Miłoradz	Stara Kościelica
2	Miłoradz	Stara Kościelnica- Stara Kościelnica kol.- Kapustowo- Cisy skrz.- Malbork UM- Malbork Aleja Rodła	Malbork DK
3	Malbork Piaski, apteka	Malbork PKP- Malbork AL..Rodła- Malbork Pl. Słowiański- Cisy skrz.- Stara Kościelnica- Miłoradz- Miłoradz Osiedle- Miłoradz wieś- Mątowy PGR- Mątowy Małe- Mątowy WLK- Bystrze PG- Bystrze- Bystrze Sk- Kończewice skrz- Kończewice- Kończewice szkoła- Gnojewo- Cisy skrz- Malbork Pl. Słowiański- Malbork Al. Rodła- Malbork PKP	Malbork Piaski, apteka
4	Piaski Daleka	Daleka-Malma- Daleka ZE- Grudziądzka- Malbork Dworzec PKP- Sikorskiego- Policja- Baza MZK- Kusocińskiego- Zlewnia- Nowa Wieś Malborska szkoła	Nowa Wieś Malborska Pętla
5	Lubstowo	Myszewo- Lipinka II- Lipinka I- Świerki- Lasowice Małe- Lasowice Agrolawi- Lasowice Wielkie- Ragamin skrz. Kamionka skrz.	Malbork Główna
6	Malbork Piaski	Malbork PKP- Malbork AL..Rodła- Malbork Pl. Słowiański- Malbork ul Wałowa- Malbork ul. Główna- Kamionek- Kamionek skrz.- KamienicaI- Kamienica II- Kamienica III- Szawałd- Kamienica III- Kamienica II- Kamienica I- Kamionka skrz.- Tragamin- Kamionka skrz.- Kamionek- Malbork ul. Główna- Malbork ul. Wałowa-	Malbork Piaski



		Malbork P. Słowiański- Malbork Al. Rodła- Malbork PKP	
7	Parszewo	Lichnowy Urząd Gminy- Lichnowy Lipowa- Tropiszewo Kolonia- Tropiszewo- Starynia Kolonia- Starynia- Szymankowo- Gnojewo- Kapustowo skrz.- Cisy OHZ- Kałdowo Tesco- Malbork Pl. Słowiański- Malbork Al.. Rodła- Malbork PKP	Malbork Piaski Szkoła
8	Malbork Dworzec PKP	Malbork Al. Rodła- Malbork Pl. Słowiański- Kałdowo Główna- Kałdowo PKP- Oczyszczalnia- Kamionek- Kamionka skrz.- Tragamin- Martąg- Dębina- Dębina skrz.- Nowy Staw Urząd Miejski- Nowy Staw Rynek- Nowy Staw CPN	Nowy Staw Zakład Rolny
9	Malbork Dworzec PKP	Malbork Al.. Rodła- Malbork Pl. Słowiański- Kałdowo Główna- Kałdowo PKP- Oczyszczalnia- Kamionek- Kamionka skrz.- Tragamin skrz.- Lasowice Wielkie- Lasowice PGR- Lasowice Małe- Świerki skrz.- Lipinka I- Lipinka- Myszewo- Lubstwo- Myszewo- Lipinka- Lipinka I- Świerki skrz.- Świerki- Chlebówka- Dębina skrz.- Nowy Staw Urząd Miejski	Nowy Staw Rynek
10	Malbork Dworzec PKP	Malbork Al.. Rodła- Malbork Pl. Słowiański- Kałdowo Główna- Kałdowo PKP- Kościeleczy I- Kościeleczy II- Kościeleczy III- Kościeleczy PGR- Tralewo- Laski- Laski skr- Nowy Staw Matejki- Nowy Staw Gdańska Szkoła	Nowy Staw Rynek
11	Malbork Dworzec PKP	Malbork Apteka na Piaskach- Malbork Dąbrowskiego- Malbork Leier- Zarzecze- Królewsko Lotnisko- Królewsko- Krasnołęka- Kraszewo- Stare Pole Suszarnia- Stare Pole PKP- Krzyżanowo skrz.- Krzyżanowo- Kławki	Szlagnowo
12	Malbork Dworzec PKP	Malbork Apteka na Piaskach- Malbork Dąbrowskiego- Malbork Leier- Zarzecze- Królewsko Lotnisko- Królewsko- Krasnołęka- Kraszewo- Stare Pole Suszarnia- Stare Pole PKP- Krzyżanowo skrz.- Krzyżanowo	Złotowo



13	Malbork Dworzec PKP	Malbork Apteka na Piaskach- Malbork Dąbrowskiego- Zarzecze- Królewo Lotnisko- Królewo- Krasnołęka- Kraszewo- Stare Pole Suszarnia- Stare Pole PKP- Stare Pole I- Fiszewo skrz.- Ząbrowo I- Ząbrowo Główna- Ząbrowo II- Kacynos Leśniczówka- Kacynos- Kacynos skrz.- Stare Pole Suszarnia- Stare Pole PKP- Stare Pole Suszarnia- Kraszewo- Krasnołęka- Królewo- Królewo Lotnisko- Zarzecze- Malbork Dąbrowskiego- Malbork Apteka na Piaskach	Malbork Dworzec PKP
----	---------------------	---	---------------------

Linie o charakterze użyteczności publicznej powiatu Sztumskiego

Tabela 35. Linie o charakterze użyteczności publicznej w powiecie Sztumskim

Lp.	Od	Przez	Do
1.	Sztum Fabryka Mebli	Sztum Filia- Sztumskie Pole- Sztumskie Pole szkoła- Sztum PBRol- Sztum Kolej- Sztum Urząd Miasta- Sztum Plac Wolności- Sztum CPN- Czernin NŻ- Czernin- Sztum Mieszalnia Pasz- Sztum Górki- Mleczewo- Klecewo- Stary Targ Rynek- Waplewo Wielkie Osiedle- Waplewo Wielkie- Ramoty- Poliksy- Ankamaty- Litewki- Nowiec- Dzierzgoń Limanowskiego- Dzierzgoń Centrum- Dzierzgoń szkoła- Dzierzgoń PKP- Dzierzgoń szkoła- Dzierzgoń Centrum- Dzierzgoń Limanowskiego- Dzierzgoń Zakład- Dzierzgoń Skrzyżowanie- Nowiec I- Bruk Bloki	Bruk
2.	Sztum Fabryka Mebli	Sztum Filia- Sztumskie Pole- Sztumskie Pole szkoła- Sztum PBRol- Sztum Kolej- Sztum Urząd Miasta- Sztum Plac Wolności- Sztum CPN- Czernin NŻ- Czernin- Sztum Mieszalnia Pasz- Sztum Górki- Mleczewo- Klecewo- Stary Targ Rynek- Waplewo Wielkie Osiedle- Waplewo Wielkie- Ramoty- Poliksy- Ankamaty- Litewki- Nowiec- Dzierzgoń Limanowskiego- Dzierzgoń Centrum- Dzierzgoń szkoła- Dzierzgoń PKP- Dzierzgoń szkoła- Dzierzgoń Centrum- Dzierzgoń Limanowskiego- Dzierzgoń Zakład- Dzierzgoń Skrzyżowanie- Nowny	Bągart
3.	Dzierzgoń Centrum	Dzierzgoń PD- Dzierzgoń szkoła- Dzierzgoń PKP- Satre Miasto- Monasterzysko WLK Skrz- Zakręty- Stary Dzierzgoń- Stary Dzierzgoń I- Folwark- Przezmark skrz- Milkowo- Milkowo I- Pronie- Lubochowo- Prakwice- Dzierzgoń Centrum	Dzierzgoń PD



4	Dzierzgoń Osiedle	Dzierzgoń Centrum- Dzierzgoń PD- Dzierzgoń szkoła- Dzierzgoń skr- Dzierzgoń II- Minięta- Minięta Kolonia- Tywęży- Tywęży I- Balewo I- Linki- Cieszymowo- Linki- Balewo I- Balewo- Dworek I- Dworek- Mikołajki Pom. Leśn.- Mikołajki Pomorskie- Cierpięta- Kołożąb- Cygusy- Szpitalna Wieś- Górki k. Sztumu- Czernin- Sztum Jagiełły- Sztum Mickiewicza-	Sztum DK
5	Dzierzgoń SPKS	Dzierzgoń Centrum- Dzierzgoń Osiedle- Nowiec- Nowiny- Nowiny wieś- Nowiny- Bągart- Spalonki- Jasna ZR- Jasna	Złotnica II
6	Dzierzgoń SPKS	Dzierzgoń Centrum- Dzierzgoń Osiedle- Nowa Karczma- Litewki- Jeziorsko- Dzierzgoń SPKS- Dzierzgoń Centrum- Dzierzgoń Osiedle- Nowiec- Nowiec I- Bruk- Budzisz- Chojty- Budzisz- Żuławka Sztumska Kolonia- Żuławka Sztumska- Kościelec Kolonia	Kościelec
7	Dzierzgoń SPKS	Dzierzgoń Centrum- Stanówko- Kuksy- Morany sklep- Morany figurka	Olszak

Poniżej przedstawiamy obszar i linie o charakterze użyteczności publicznej MOF Malborka w postaci graficznej.

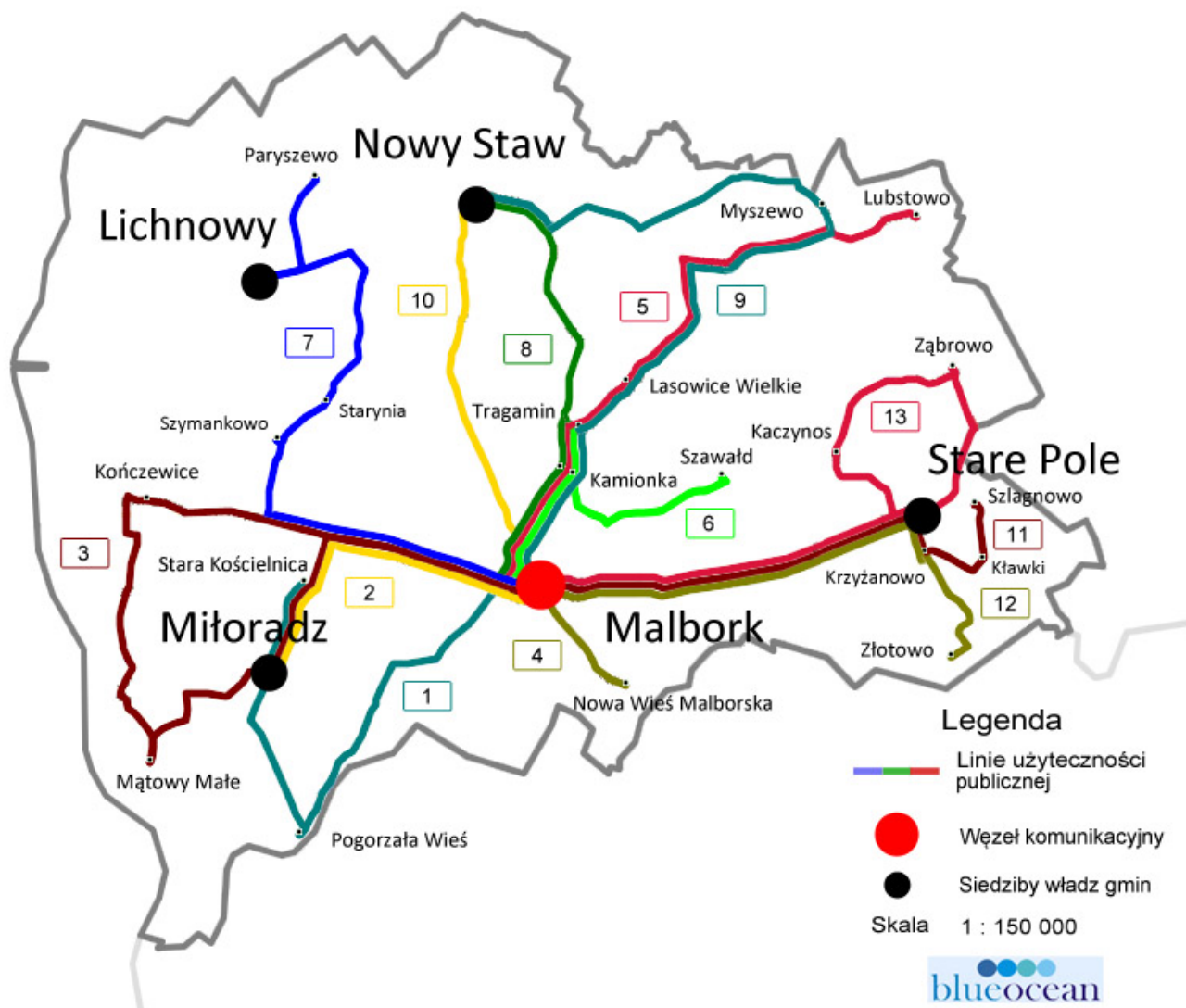


POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



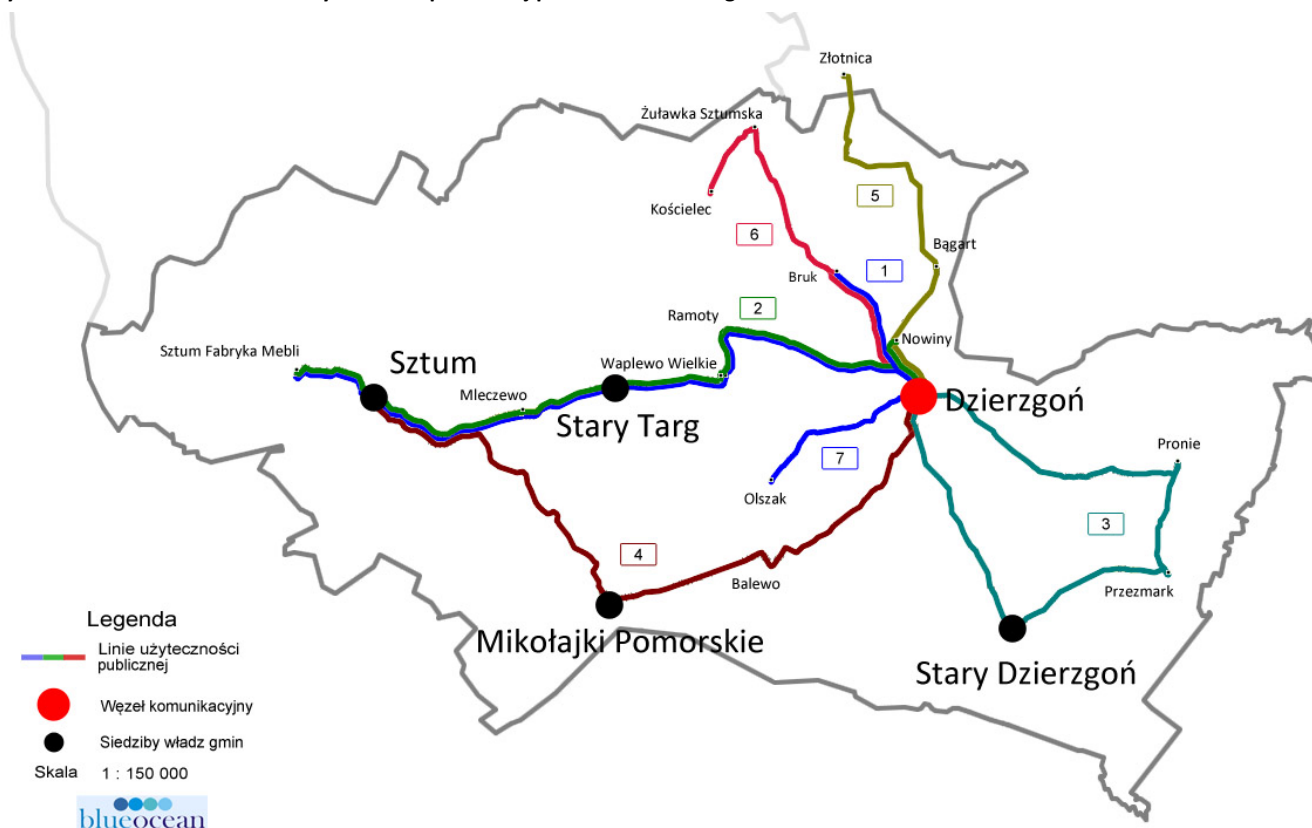
UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

Rysunek 8. Linie o charakterze użyteczności publicznej powiatu Malborskiego



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 9. Linie o charakterze użyteczności publicznej powiatu Sztumskiego



Źródło: Opracowanie własne

Z uwagi na brak wytyczenia linii o charakterze użyteczności publicznej Malbork – Sztum w planie transportowym województwa pomorskiego rekomendujemy jego uwzględnienie w planie transportowym MOF Malborka z uwagi na ważność tej relacji, co potwierdzone zostało w trakcie budowy modelu transportowego, który powstawał m.in. w oparciu o przeprowadzone badania mieszkańców MOF Malborka.

2.6 PLANY TRANSPORTOWE WYŻSZEGO RZĘDU

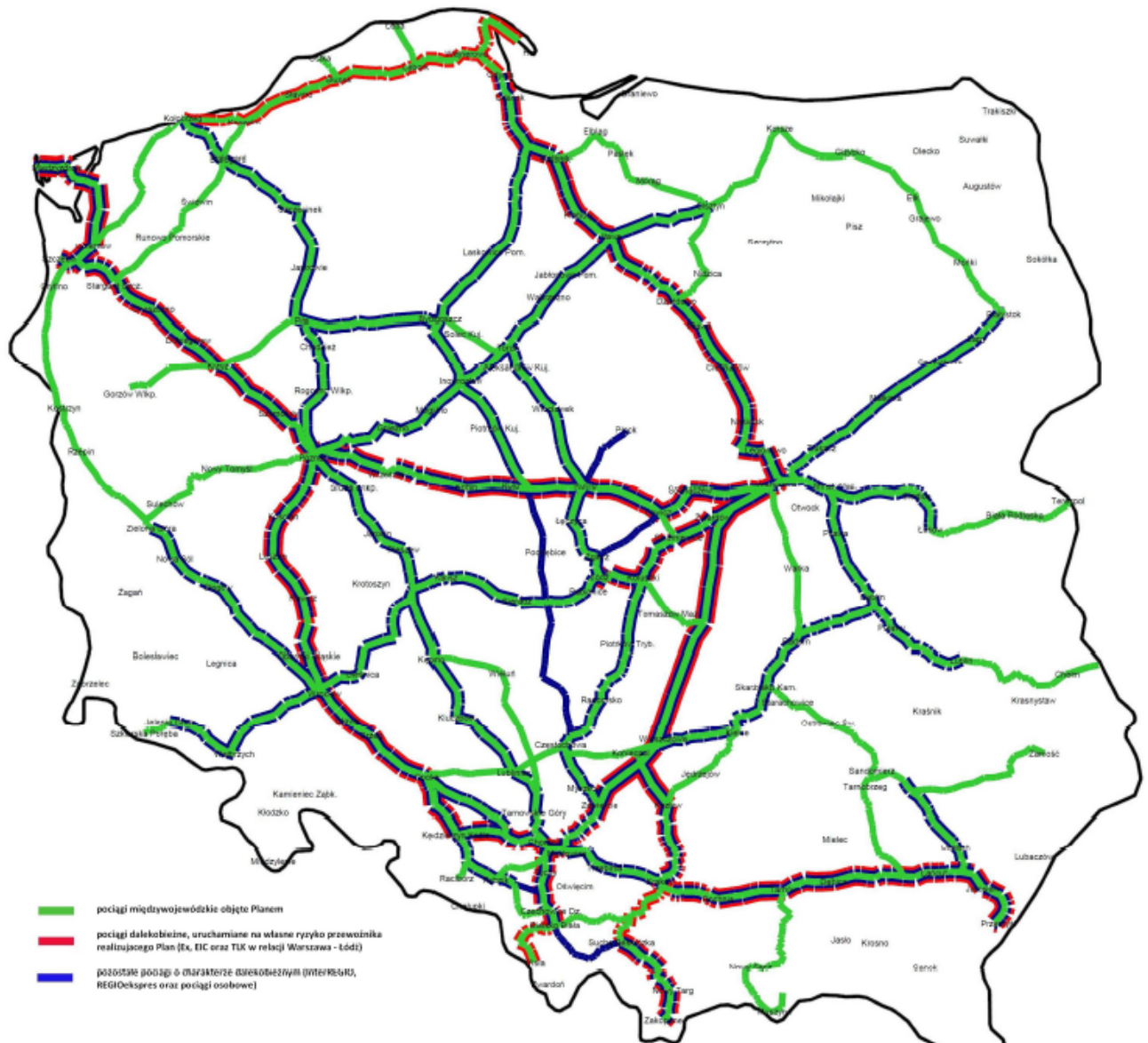
1. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, przyjęty Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r.

Minister właściwy ds. transportu jest organizatorem przewozów o charakterze użyteczności publicznej jedynie w transporcie kolejowym. W związku z tym zapisy Krajowego Planu Transportowego nie dotyczą potrzeb przewozowych mieszkańców na poziomie MOF.

Poniżej przedstawiona jest część sieci połączeń międzywojewódzkich wykonywanych w ramach użyteczności publicznej na obszarze MOF zgodnie z zapisami krajowego planu transportowego.

Rysunek 10. Linie o charakterze użyteczności publicznej wyznaczone w krajowym planie transportowym

Sieć połączeń międzywojewódzkich wykonywanych w ramach użyteczności publicznej, na tle pozostałych połączeń o charakterze dalekobieżnym²¹



Źródło: krajowy plan transportowy

Zgodnie z krajowym planem transportowym linie o charakterze użyteczności publicznej to połączenie Warszawa Centralna – Gdynia Główna.



2. **Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie pomorskim** przyjęty uchwałą NR 788/XXXVII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 lutego 2014 r.

Wyznaczenie sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej, której organizatorem jest Marszałek Województwa Pomorskiego:

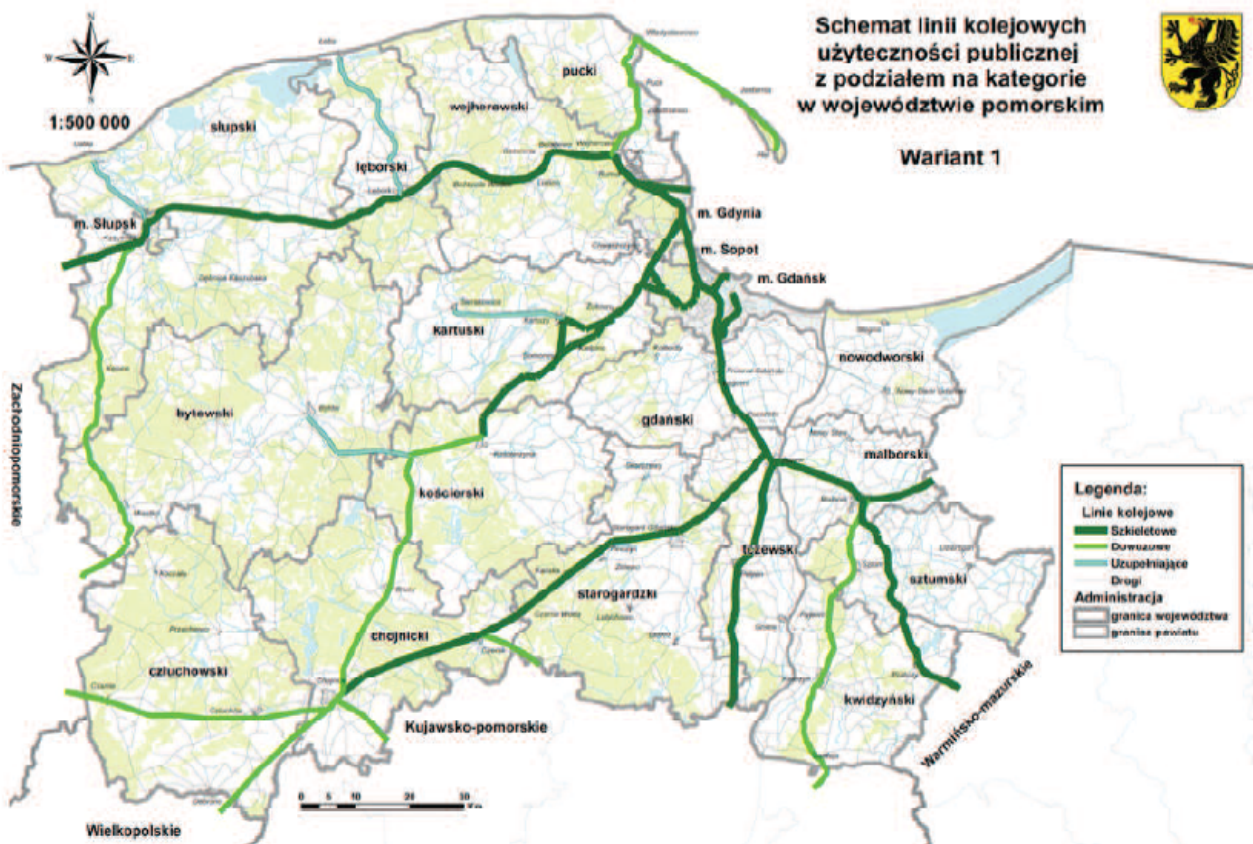
- Główne kryterium - podstawowy szkielet komunikacyjny województwa stanowi sieć kolejowa.
- Transport drogowy ma wspierać komunikację kolejową i być komplementarnym środkiem transportu.
- Najważniejszym zadaniem jakie ma spełniać sieć o charakterze użyteczności publicznej jest zapewnienie połączeń na poziomie wojewódzkim tzn. połączenie stolicy województwa z siedzibami władz miast powiatowych.
- Inne linie mogą zostać uruchomione jeśli będą za tym przemawiały ważne względy społeczne, gospodarcze, turystyczne lub efektywność systemu transportowego.

W Pomorskim planie transportowym są przyjęte dwa warianty sieci linii kolejowych użyteczności publicznej:

1. Wariant 1, obejmujący wszystkie linie znajdujące się w klasach akceptacji A-C. Proponowana w ten sposób sieć obejmuje 23 linie (relacje) kolejowe i traktowana jest jako wariant docelowy.
2. Wariant 2, obejmujący tylko linie akceptowane (klasa A i B). Proponowana w ten sposób sieć obejmuje 12 linii (relacji) kolejowych i traktowana jest jako wariant minimalny.



Rysunek 11. Kolejowe linie o charakterze użyteczności publicznej – Wariant I pomorskiego plan transportowego



Źródło: pomorski plan transportowy



Klasa	Poziom akceptacji	Nazwa linii (relacji)
A	Akceptowana bez zastrzeżeń	<ul style="list-style-type: none"> • Słupsk – Lębork – Wejherowo – Gdynia Główna – Gdańsk Główny • Tczew – Gdańsk Główny – Gdynia Główna – Rumia – Reda – Wejherowo • Kartuzy – Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Główny; • Kościerzyna – Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Główny; • Elbląg – Malbork – Tczew • (Bydgoszcz Główna) Smętowo – Tczew – Gdańsk Główny – Gdynia Główna • Tczew – Starogard Gdański – Chojnice;
B	Akceptowana, ale wymagająca monitorowania	<ul style="list-style-type: none"> • Hel – Władysławowo – Reda – Gdynia Główna • Kościerzyna – Gdynia Główna • Kartuzy – Gdynia Główna • (Grudziądz –) Gardeja – Kwidzyn – Malbork • Prabuty – Malbork – Tczew – Gdańsk Główny – Gdynia Główna
C	Akceptowana wstępnie, ale wymagająca dalszych analiz	<ul style="list-style-type: none"> • (Szczecinek –) Miastko – Korzybie – Słupsk • (Szczecin – Koszalin –) – Słupsk • Słupsk – Ustka • Lębork – Leba • Bytów – Lipusz – Kościerzyna • Chojnice – Lipusz – Kościerzyna • Chojnice – Człuchów – Czarnie (– Szczecinek) • Czersk – Szlachta (– Laskowice Pomorskie) • Chojnice – (Tuchola – Laskowice Pomorskie) • Chojnice – Bukowo Człuchowskie (– Piła) • Kartuzy – Sierakowice
D	Nieakceptowana	<ul style="list-style-type: none"> • Pruszcz Gdański – Kartuzy • Kościerzyna – Wierzchucin

Źródło: pomorski plan transportowy

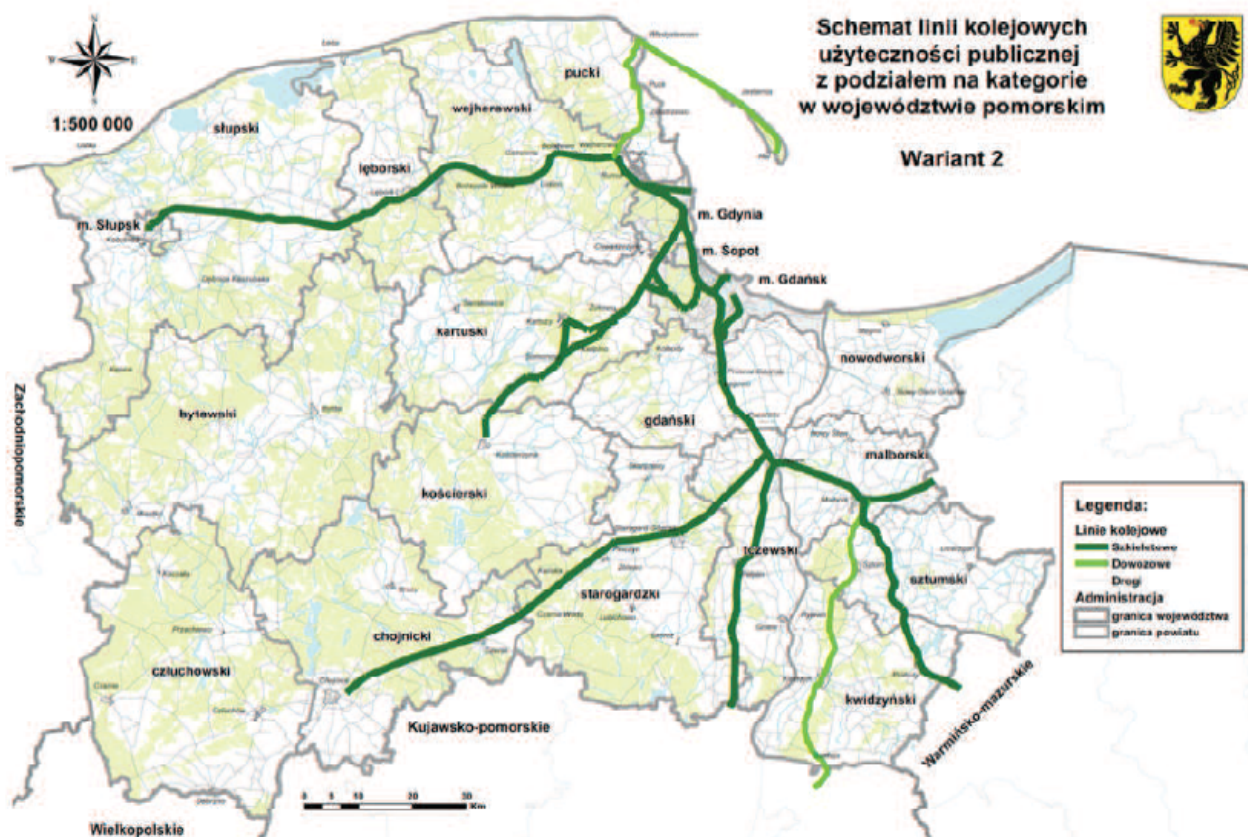


POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

Rysunek 12. Kolejowe linie o charakterze użyteczności publicznej – Wariant II pomorskiego plan transportowego



Źródło: pomorski plan transportowy

Kategoria połączeń	Nazwa linii (relacji)
Szkieletowe	<ul style="list-style-type: none"> • Tczew – Gdańsk Główny – Gdynia Główna – Rumia – Reda – Wejherowo (kolej aglomeracyjna) • (Szczecin – Koszalin –) Słupsk – Lębork – Wejherowo – Gdynia Główna – Gdańsk Główny • Elbląg – Malbork – Tczew – Gdańsk Główny – Gdynia Główna – Gdynia Chylonia • (Olsztyn Główny – Iława Główna –) Prabuty – Malbork – Tczew – Gdańsk Główny – Gdynia Główna • (Bydgoszcz Główna – Laskowice Pomorskie –) Smętowo – Tczew – Gdańsk Główny – Gdynia Główna – Gdynia Chylonia • Gdynia Główna – Tczew – Starogard Gdański – Chojnice • Chojnice – Człuchów – Czarne (– Szczecinek) • Kościerzyna – Gdynia Główna • Kościerzyna – Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Główny • Kartuzy – Gdynia Główna • Kartuzy – Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Główny
Dowozowe	<ul style="list-style-type: none"> • (Szczecinek –) Miastko – Korzybie – Słupsk • Hel – Władysławowo – Reda – Gdynia Główna – Gdańsk Główny • Chojnice – Lipusz – Kościerzyna • Bytów – Lipusz – Kościerzyna • (Grudziądz –) Gardeja – Kwidzyn – Malbork • Chojnice – (Tuchola – Laskowice Pomorskie – Bydgoszcz Główna) • Chojnice – Bukowo Człuchowskie (– Piła) • Czersk – Szlachta (– Laskowice Pomorskie)
Uzupełniające	<ul style="list-style-type: none"> • Lębork – Leba • Słupsk – Ustka • Kartuzy – Sierakowice

Źródło: pomorski plan transportowy



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

Ponadto pomorski plan transportowy określił główne węzły przesiadkowe. Malbork został określony jako ważny węzeł regionalny, co poniżej obrazuje rysunek.

Rysunek 13. Lokalizacja węzłów integracyjnych województwa pomorskiego



Źródło: pomorski plan transportowy

Podobnie jak w przypadku linii kolejowych w Pomorskim planie transportowym przyjęto dwa warianty sieci linii autobusowych użyteczności publicznej:

1. Wariant 1, obejmujący wszystkie linie znajdujące się w klasach akceptacji A-C; stanowiące uzupełnienie i wspomaganie sieci linii kolejowych według I wariantu (23 linie kolejowe)
2. Wariant 2, obejmujący wszystkie linie znajdujące się w klasach akceptacji A –C; stanowiące uzupełnienie i wspomaganie sieci kolejowych, przyjętych według wariantu II (12 linii kolejowych).

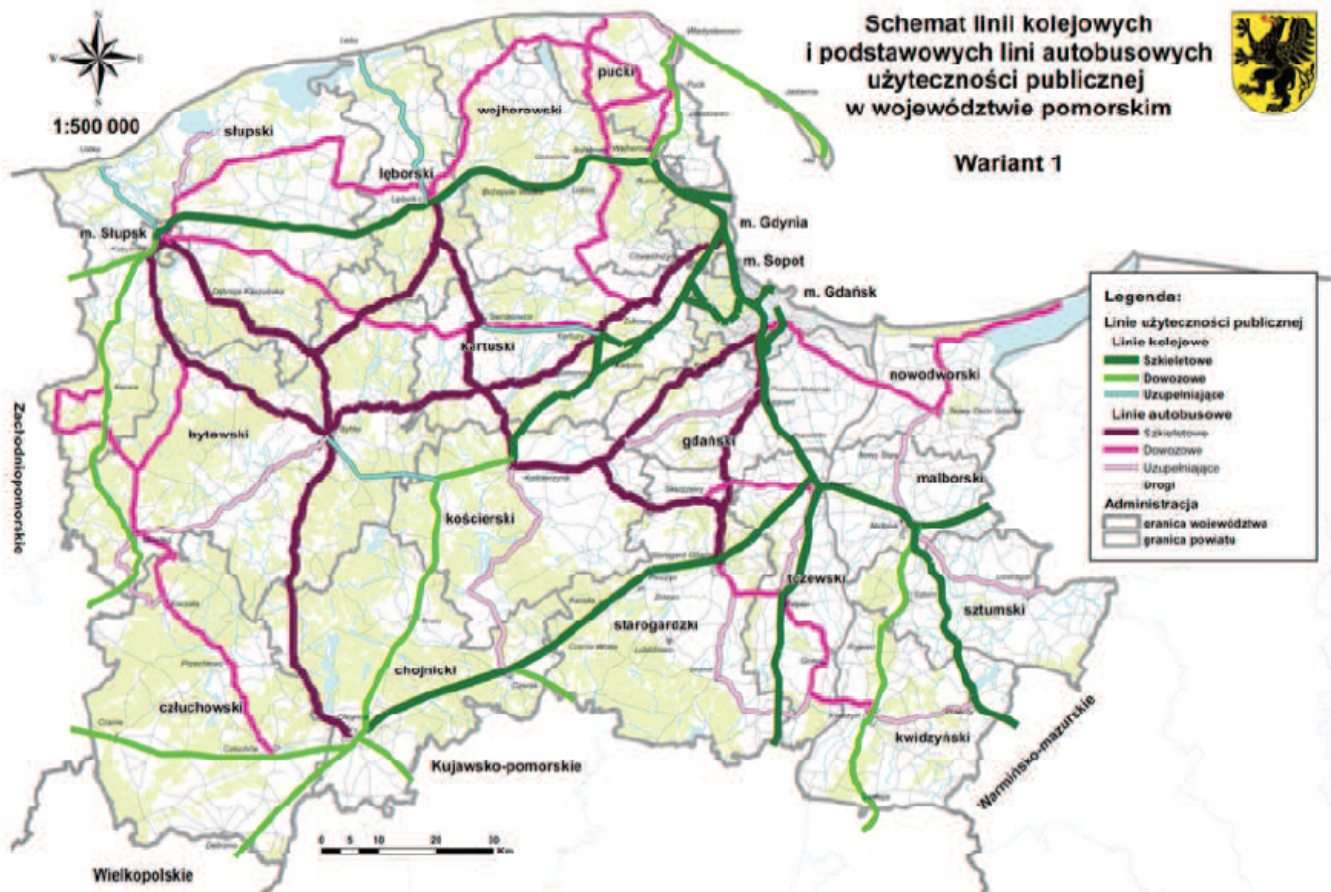


POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

Rysunek 14. Autobusowe linie o charakterze użyteczności publicznej – Wariant I pomorskiego plan transportowego



Źródło: pomorski plan transportowy

Klasa	Poziom akceptacji	Nazwa linii (relacji)
A	Akceptowana bez zastrzeżeń	<ul style="list-style-type: none"> • Bytów – Kartuzy – Gdynia • Bytów – Miastko – Koczała • Karwia – Puck – Gdynia • Kościerzyna – Pruszcz Gdański • Kościerzyna – Przywidz – Kolbudy – Gdańsk • Krynica Morska – Nowy Dwór Gdański - Gdańsk • Kwidzyn – Gniew – Tczew • Lębork – Krokowa – Puck • Nowy Dwór Gdański – Malbork • Nowy Dwór Gdański – Elbląg • Puck – Reda • Sierakowice – Lębork • Słupsk – Bytów • Słupsk – Główczyce – Lębork • Słupsk – Miastko • Starogard Gdański – Gdańsk • Starogard Gdański – Kościerzyna – Sierakowice – Lębork • Starogard Gdański – Pelplin – Gniew – Kwidzyn • Starogard Gdański – Skórcz – Prabuty • Tczew – Skarszewy • Wejherowo – Kartuzy • Wejherowo – Karwia • Wejherowo – Puck
B	Akceptowana, ale wymagająca monitorowania	<ul style="list-style-type: none"> • Bytów – Lębork • Chojnice – Człuchów – Piła • Czersk – Kościerzyna • Czersk – Tuchola • Człuchów – Miastko • Kisielice – Okrągła Łąka • Malbork – Dzierżgoń – Pasłęk • Słupsk – Bytów – Chojnice • Słupsk – Sierakowice – Kartuzy • Słupsk – Smolczino
C	Akceptowana wstępnie, ale wymagająca dalszych analiz	<ul style="list-style-type: none"> • Chojnice – Sępólno Krajeńskie • Człuchów – Sępólno Krajeńskie
D	Nieakceptowana	<ul style="list-style-type: none"> • Kępice – Miastko • Pasłęk – Stary Targ – Sztum • Tczew – Pruszcz Gdański



Klasa	Poziom akceptacji	Nazwa linii (relacji)
A	Akceptowana bez zastrzeżeń	<ul style="list-style-type: none"> • Bytów – Kartuzy – Gdynia • Bytów – Kościerzyna – Przywidz – Gdańsk • Bytów – Lębork • Bytów – Miastko – Koczala • Chojnice – Więcbork • Karwia – Puck – Gdynia • Kościerzyna – Chojnice – Człuchów • Kościerzyna – Pruszcz Gdański • Krynica Morska – Nowy Dwór Gdański - Gdańsk • Kwidzyn – Gniew – Tczew • Lębork – Krokowa – Wejherowo • Lębork – Sierakowice • Miastko – Polanów – Kępice – Słupsk • Nowy Dwór Gdański – Malbork • Nowy Dwór Gdański - Elbląg • Puck – Reda • Słupsk – Bytów • Słupsk – Bytów – Chojnice • Słupsk – Główczyce – Lębork • Słupsk – Miastko • Słupsk – Sławno • Słupsk – Ustka • Starogard Gdański – Gdańsk • Starogard Gdański – Kościerzyna – Sierakowice – Lębork • Starogard Gdański – Pelplin – Gniew – Kwidzyn • Starogard Gdański – Skórcz – Prabuty • Tczew – Skarszewy • Wejherowo – Kartuzy • Wejherowo – Karwia • Wejherowo – Puck
B	Akceptowana, ale wymagająca monitorowania	<ul style="list-style-type: none"> • Chojnice – Człuchów – Piła • Czersk – Kościerzyna • Czersk – Tuchola • Człuchów – Miastko • Kisielice – Okrągła Łąka • Malbork – Dzierżgoń – Pasłęk • Słupsk – Sierakowice – Kartuzy



Klasa	Poziom akceptacji	Nazwa linii (relacji)
C	Akceptowana wstępnie, ale wymagająca dalszych analiz	<ul style="list-style-type: none"> • Chojnice – Sępólno Krajeńskie • Człuchów – Sępólno Krajeńskie • Słupsk – Smoldzino
D	Nieakceptowana	<ul style="list-style-type: none"> • Pasłęk – Stary Targ – Sztum • Tczew – Pruszcz Gdański

Źródło: pomorski plan transportowy

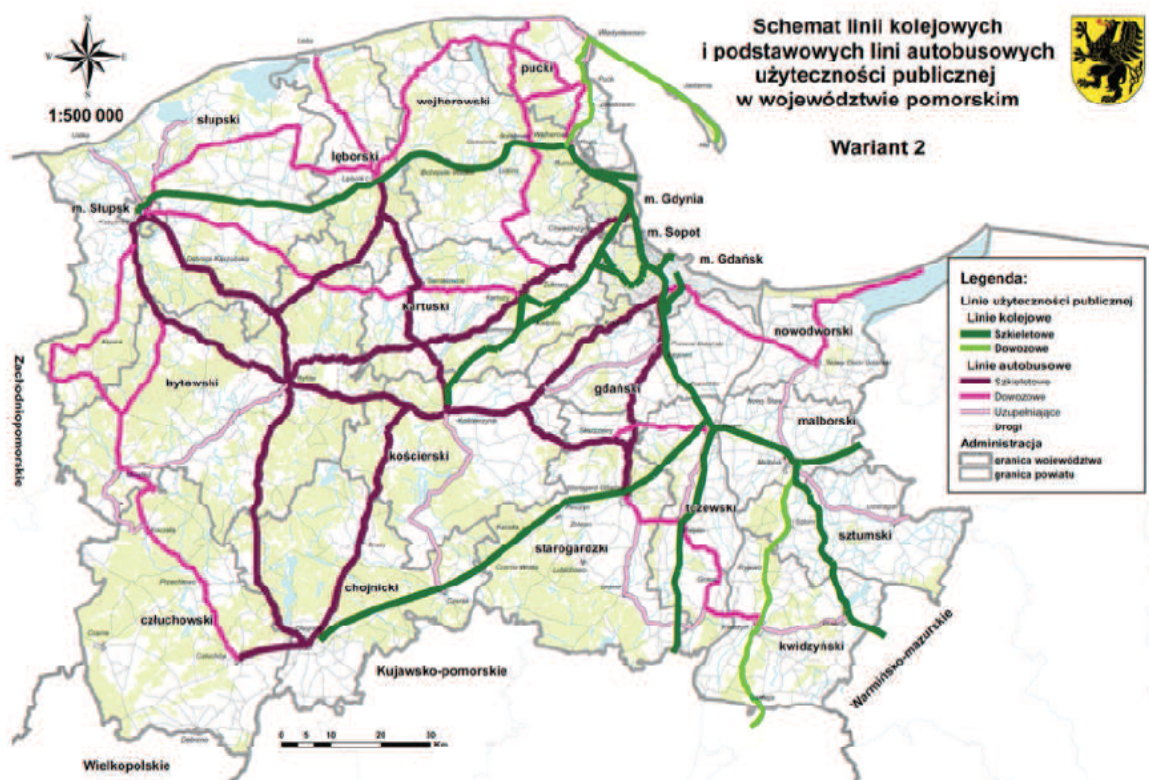


POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

Rysunek 15. Autobusowe linie o charakterze użyteczności publicznej – Wariant II pomorskiego plan transportowego



Źródło: pomorski plan transportowy

Kategoria połączeń	Nazwa linii (relacji)	
	Wariant 1	Wariant 2
Szkieletowe	• Bytów – Łębork	• Bytów – Łębork
	• Bytów – Kartuzy – Gdynia	• Bytów – Kartuzy – Gdynia
	• Słupsk – Czarna Dąbrówka – Bytów – Chojnice	• Słupsk – Czarna Dąbrówka – Bytów – Chojnice
	• Słupsk – Trzebielino – Bytów	• Słupsk – Trzebielino – Bytów
	• Starogard Gdański – Kościerzyna – Sierakowice – Łębork	• Starogard Gdański – Kościerzyna – Sierakowice – Łębork
	• Starogard Gdański – Pruszcz Gdański – Gdańsk	• Starogard Gdański – Pruszcz Gdański – Gdańsk
	• Kościerzyna – Przywidz – Kolbudy – Gdańsk	• Kościerzyna – Chojnice – Czuchów
	• Bytów – Kościerzyna – Przywidz – Gdańsk	

Kategoria połączeń	Nazwa linii (relacji)	
	Wariant 1	Wariant 2
Dowozowe	• Krynica Morska – Nowy Dwór Gdański- Gdańsk	• Krynica Morska – Nowy Dwór Gdański- Gdańsk
	• Tczew – Skarszewy	• Tczew – Skarszewy
	• Słupsk – Główny – Lębork	• Słupsk – Główny – Lębork
	• Słupsk – Sierakowice – Kartuzy	• Słupsk – Sierakowice – Kartuzy
	• Sierakowice – Lębork	• Sierakowice – Lębork - Leba
	• Wejherowo – Puck	• Wejherowo – Puck
	• Słupsk – Trzebielino – Miastko	• Słupsk – Trzebielino – Miastko
	• Lębork – Krokowa – Puck	• Lębork – Krokowa – Puck
	• Wejherowo – Karwia	• Wejherowo – Karwia
	• Starogard Gdański – Pelplin – Gniew – Kwidzyn	• Starogard Gdański – Pelplin – Gniew – Kwidzyn
	• Człuchów – Miastko	• Człuchów – Miastko
	• Wejherowo – Kartuzy	• Wejherowo – Kartuzy
	• Puck – Reda	• Puck – Reda
	• Kępice – Miastko	• Miastko – Polanów – Kępice – Słupsk
Uzupełniające	• Nowy Dwór Gdański – Malbork	• Nowy Dwór Gdański – Malbork
	• Kwidzyn – Gniew – Pelplin – Tczew	• Kwidzyn – Gniew – Pelplin – Tczew
	• Karwia – Puck – Gdynia	• Karwia – Puck – Gdynia
	• Bytów – Miastko – Koczała	• Bytów – Miastko – Koczała
	• Starogard Gdański – Skórcz – Kwidzyn – Prabuty	• Starogard Gdański – Skórcz – Kwidzyn – Prabuty
	• Czersk – Kościerzyna	• Czersk – Kościerzyna
	• Słupsk – Smoldzino	• Słupsk – Smoldzino
	• Kościerzyna – Pruszcz Gdański	• Kościerzyna – Pruszcz Gdański
• Malbork – Dzierżoń – Pasłęk	• Malbork – Dzierżoń – Pasłęk	

Źródło: pomorski plan transportowy



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

3. FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

3.1 FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Zgodnie z art. 50 ust. 1 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

1. **Pobieraniu** przez operatora lub organizatora **opłat** w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
2. **Przekazaniu** operatorowi **rekompensaty** z tytułu:
 - a. utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
 - b. utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
 - c. poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
3. **Udostępnieniu** operatorowi przez organizatora **środków transportu** na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Na mocy ustawy z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu

Ustawodawca określając trzy główne sposoby finansowania publicznego transportu zbiorowego, określa także trzy główne źródła tego finansowania jak poniżej:

1. Środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem,
2. Środki z budżetu państwa,
3. Wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe.

Zgodnie z art. 52 ust. 1 UPTZ operatorowi przysługuje rekompensata, jeżeli wykaże, że podstawą poniesionej straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody i poniesione koszty, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt. 2 proporcjonalnie do poniesionej straty. Z tego wynika, że rekompensata jest podstawową formą finansowania przewozów nierentownych niezależnie od tego kto jest organizatorem transportu. Natomiast w przypadku gdy operatorem jest podmiot wewnętrzny w rozumieniu Rozporządzenia 1370/2007 w ramach rekompensaty przysługuje mu także rozsądny zysk o którym mowa w załączniku do Rozporządzenia 1370/2007. W praktyce rozsądny zysk zgodnie z europejskimi doświadczeniami powinien oscylować wokół 5-6% w naszej praktyce jest to bliżej 2-3%. Na dzień dzisiejszy miasto Malbork dopłaca rocznie około 1,7 mln zł w formie rekompensaty.



Warto też zauważyć, że wypłata rekompensaty nie jest czynnością automatyczną. Ustawodawca wprowadził w tym względzie pewien rodzaj procedury, który ma zapewnić aby operator transportu nie otrzymał nadmiernej rekompensaty od organizatora. Zgodnie z art. 53. Ust. 1 UPZT właściwy organizator przekazuje operatorowi rekompensatę, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, jeżeli operator poniósł stratę i złożył wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W powyższym wniosku operator jest zobligowany do określenia wysokości utraconych przychodów i poniesionych kosztów, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, obliczoną zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr. 1370/2007, a także załączenia dokumentów potwierdzających wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów. Zgodnie z art. 54 ust. 1 UPTZ organizator weryfikuje wniosek i dokumenty przedstawione przez operatora, stanowiące podstawę obliczenia rekompensaty. W przypadku pozytywnego wyniku weryfikacji organizator:

1. Występuje do właściwego marszałka województwa z wnioskiem o przekazanie rekompensaty w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym do wysokości poniesionej z tego tytułu straty,

Wypłata przyznana operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu:

- a. Realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- b. Utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora.

3.2 FINANSOWANIE POWIATOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO

Powiatowy transport drogowy jest finansowany z dwóch głównych źródeł:

1. Przychody ze sprzedaży biletów
2. Refundacji utraconych przychodów, wynikających ze stosowania ulg ustawowych

Na wielkość przychodów ze sprzedaży biletów wpływają następujące czynniki:

1. Konkurencyjność oferty
 - a. Dopasowanie rozkładu jazdy do oczekiwań pasażerów
 - b. Częstotliwość kursowania
 - c. Jakość taboru
2. Wielkość popytu na usługi przewozowe
3. Poziom cen biletów

Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane są z budżetu państwa.

W latach 2004-2007, zgodnie z art. 8 a ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, finansowanie uprawnień do ulgowych autobusowych przejazdów pasażerskich należało do zadań własnych samorządów województw. Zgodnie z nowelizacją ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, dopłaty do ulgowych pasażerskich przewozów autobusowych od stycznia 2008 roku są zadaniem z zakresu administracji rządowej finansowanym z dotacji celowej pochodzącej z budżetu państwa. Koszty obsługi administracyjnej dopłat ponosi samorząd województwa. Kwotę dopłaty stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną wg. cen nieuwzględniających ulgi a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających ulgi. W imieniu budżetu państwa, dopłaty z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich, przekazują podmiotom wykonującym krajowe drogowe przewozy osób samorządy województw. Dopłaty przysługują wyłącznie z tytułu stosowania obowiązujących ulg ustawowych, a zasady ich przekazywania określają umowy zawierane pomiędzy samorządami województw a przewoźnikami.

Od 1 stycznia 2017 roku środki te będą przekazywane przez właściwego organizatora przewozów operatorom wyłonionym w trybie przetargu lub zlecenia bezpośredniego, udzielonego przez tego organizatora. Jeśli do tego czasu zostanie utworzony związek powiatów (Malborski i Sztumski) lub podpisane zostaną stosowne porozumienia, to właściwym organizatorem przewozów na tym obszarze będzie związek powiatów lub jeden ze starostów, któremu przekazane zostaną uprawnienia do organizacji przewozów na obszarze powiatu Malborskiego i Sztumskiego.

Po powołaniu międzypowiatowego organizatora transportu kołowego podstawowe źródła finansowania będą następujące:

- Przychody ze sprzedaży biletów
- Refundacje utraconych przychodów w rezultacie stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych biletów,
- Dopłaty z budżetów jednostek samorządu terytorialnego, w szczególności gmin do zamawianych usług

W przypadku jeśli organizator między-powiatowego transportu kołowego z uwagi na brak środków w budżetach integrujących się jednostek samorządu terytorialnego to finansowanie transportu publicznego będzie się odbywać jak poniżej:

- Przychody ze sprzedaży biletów
- Refundacje utraconych przychodów w rezultacie stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych biletów,

Wybór operatora na liniach użyteczności publicznej da możliwość organizatorowi większego wpływu na ofertę przewozową operatora w zakresie rozkładu jazdy, w tym również ceny za przejazd. Ale może się okazać, że w sytuacji poprawy oferty przewozowej dla podróżnych niezbędne będą dopłaty z budżetów jednostek samorządu terytorialnego w tym szczególnie gmin.

3.3 ZASADY FINANSOWANIA JEDNOSTKI ZARZĄDZAJĄCEJ TRANSPORTEM PRZEZ SAMORZĄDY DOTUJĄCE TRANSPORT PUBLICZNY

3.3.1 POWOŁANIE ZWIĄZKU POWIATÓW

Jedną z form efektywnego zarządzania transportem publicznym w powiecie Malborskim i Sztumskim może być powołanie związku powiatów. Po to aby tak się stało to jest konieczność określenia przede wszystkim zasad finansowania jednostki zarządzającej transportem publicznym. Takie zasady to:

- Udział wszystkich członków w nakładach i kosztach działalności wspólnej wykonywanej w ramach związku oraz udziału w ewentualnych zyskach i stracie
- Udział uczestnika związku obejmuje składkę członkowską oraz wpłaty uczestników związku na dofinansowanie statutowych zadań związku

3.3.2 STWORZENIE SPÓŁKI POWIATÓW

O przystąpieniu powiatu do spółki decydują organy uchwałodawcze jednostki samorządu terytorialnego, w naszym przypadku rada powiatu. Rodzi to ryzyko związane z możliwością upolitycznienia decyzji o przystąpieniu do spółki. Konstrukcja prawna spółki powiatów umożliwia rozłożenie odpowiedzialności i ryzyka na wszystkich wspólników, stosownie do udziałów. Poważnym ryzykiem jest jednak możliwość wyjścia ze spółki jednego lub kilku wspólników.

Spółka powiatów może również zapewnić obsługę jednostek samorządu terytorialnego które nie przystąpiły chodzi tu przede wszystkim o gminy lub związki gmin. Do spółki mogą również przystępować zainteresowane gminy. Wspólnicy na podstawie uchwał organów uchwałodawczych przyznają dopłaty do spółki. Spółka powiatów w tym przypadku będzie pełniła funkcje organizatora przewozów. Warto podkreślić, że operator powinien być zakontraktowany bezpośrednio przez jednostkę samorządu terytorialnego będącą organizatorem na mocy porozumień powiatowych. W przypadku, gdy występuje kilku udziałowców spółki pełniących funkcję organizatora, podmiotem zatrudniającym operatora jest ten samorząd, który na mocy porozumień powiatowych jest organizatorem. Spółka zastępuje bowiem jednostkę budżetową lub wydział merytoryczny na szczeblu powiatu jako organizatora.

Jednym z działań podnoszącym efektywność ekonomiczną w powiatowej komunikacji autobusowej jest rezygnacja przez gminy z zamawiania tzw. „przewozów zamkniętych” (dowóz dzieci do szkoły podstawowej, gdy znajduje się ona powyżej 3 km od miejsca zamieszkania i powyżej 4 km w przypadku gimnazjum przy zapewnieniu wszystkim dzieciom miejsc siedzących) na rzecz „przewozów otwartych” w których będzie można uzyskać dopłaty do imiennych okresowych biletów ulgowych dzieci i młodzieży szkolnej. Przewozy dzieci i młodzieży w ramach komunikacji ogólnodostępnej muszą być jednak odpowiednio zorganizowane pod kątem zapewnienia wymaganych warunków. Zaoszczędzone w przedstawiony sposób środki mogą być przeznaczone na dopłaty do utrzymania między-powiatowego przewoźnika (operatora) kołowego lub organizatora drogowego transportu zbiorowego.



W świetle UPTZ nie jest możliwe łączenie działalności organizatorskiej i przewozowej. W pierwszej kolejności, w celu wyłonienia podmiotu prowadzącego działalność przewozową należy rozpatrywać procedurę przetargową. W określonych przypadkach, ze względów politycznych, społecznych i ekonomicznych można brać pod uwagę bezpośrednie powierzenie zadań przewozowych.

4. ORGANIZACJA RYNKU PRZEWOZÓW

4.1 ORGANIZATOR TRANSPORTU PUBLICZNEGO NA OBSZARZE MOF

Niniejszy plan transportowy jest sporządzony dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka.

Publiczny transport zbiorowy na obszarze Malborskiego Obszaru Funkcjonalnego składa się następujących podmiotów: operatorów, przewoźników i jednostek samorządu terytorialnego, będących organizatorami.

Do tych jednostek stosuje się przepisy ustrojowe ustaw o samorządzie powiatowym i o samorządzie gminnym.

Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. 2001 Nr 142, poz. 1592 ze zm.) reguluje w rozdziale 9 ustroj miast na prawach powiatu.

Wskazać należy też w tym miejscu, że stosownie do przepisu art. 74 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym, gminy mogą zawierać porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych przez nie zadań publicznych. Kolejny przepis (art. 74 ust. 2) precyzuje, że gmina wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin, związane z powierzonymi jej zadaniami, a gminy te mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania.

Przedmiotem niniejszego planu transportowego są przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta Malbork i gmin sąsiadujących, z którymi miasto zawrze stosowne porozumienia w celu wspólnej realizacji zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego. Jako przykład można podać model organizacji lokalnego transportu zbiorowego, który funkcjonował w latach 2004 – 2009 i był oparty na porozumieniach międzygminnych zawartych pomiędzy Gminą Miejską Malbork, a gminami Malbork, Stare Pole, Stary Targ, Nowy Staw i Sztum.

Art. 7 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dokonuje podziału kompetencji organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z treścią pkt 1 wspomnianego artykułu gmina jest organizatorem takich przewozów w dwóch przypadkach:

- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich (art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a),
- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie – ta gmina, której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym przypisała zadania organizatora egzekutywie (organowi wykonawczemu samorządu). Stosownie do art. 7 ust. 4 zadania te wykonuje w przypadku gminy wójt, burmistrz albo prezydent miasta zaś w odniesieniu do miasta na prawach powiatu - prezydent miasta na prawach powiatu.



Zgodnie z przepisami art. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie nim.

Z przedstawionych wyżej rozważań wynika, że Prezydent Miasta Malborka wykonuje zadania organizatora:

- gminnych przewozów pasażerskich w Mieście Malbork,
- gminnych przewozów pasażerskich w pozostałych gminach wchodzących w skład obszaru MOF Malborka – na mocy porozumień, jeśli zostaną zawarte.

Gmina Miejska Malbork jest organizatorem komunikacji miejskiej na swoim obszarze. Umowę o świadczenie usług przewozowych zawarto z Miejskim Zakładem Komunikacji w Malborku Sp. z o.o., którego jest 100% udziałowcem. W komunikacji miejskiej MZK obowiązuje cennik biletów oraz uprawnienia do przejazdów bezpłatnych i ulgowych zgodnie z stosowną Uchwałą Rady Miasta Malborka. Gmina Miejska Malbork co roku przekazuje operatorowi rekompensatę refundującą utracone wpływy z biletów w związku z obowiązującymi ulgami w przejazdach autobusami MZK w wysokości około 1,7 mln zł rocznie.

Od 01 stycznia 2017 roku starosta powiatu Malborskiego i starosta powiatu Sztumskiego będą organizatorem przewozów o charakterze użyteczności publicznej na swoim obszarze. To wynika z zapisów ustawy art. 7. 1. który mówi, że organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zwanym dalej "organizatorem", właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest powiat (podpunkt 3) oraz w tym samym artykule w punkcie czwartym jest powiedziane, że określone w ustawie zadania organizatora, o którym mowa w ust. 1 pkt 1-5, wykonuje, w przypadku powiatu – starosta (podpunkt 4)

W związku z powyższym aby niniejszy plan transportowy stał się aktem prawa miejscowego zgodnie z UPTZ musi być ten dokument uchwalony oddzielnie przez radę powiatu Sztumskiego i radę powiatu Malborskiego zgodnie z wymogami prawa. I na tej podstawie proponowane linie staną się liniami o charakterze użyteczności publicznej na których będzie można dokonać wybory operatora zgodnie z UPZ.



Tabela 36. Organizatorzy i odpowiadający im operatorzy na obszarze MOF Malbork

Organizator	Operator	Przewoźnik
Gmina Miejska Malbork	Miejski Zakład Komunikacji w Malborku	
Gmina Malbork		Firma Handlowo-Usługowa "SZARUGA" Wioletta Szarug
Gmina Sztum	Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	1) AŻ Rydwan Sp. z o.o. 2) Przewozy Autokarowe Mieczysław Falkowski
Powiat Malborski	Zawieranie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	1) Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe LATOCHA Tomasz Latocha 2) AŻ Rydwan Sp. z o.o. 3) Firma Handlowo-Usługowa "SZARUGA" Wioletta Szaruga 4) Transport Zarobkowy – Stanisław Krzyżanowski 5) ALFA GUARD SECURITY – Daniel Jędrzejewski
Powiat Sztumski	Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	1) SPKS Sp. z o.o. Dzierzgoń 2) Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe LATOCHA Tomasz Latocha 3) Usługi Transportowe Przewóz Osób Włodzimierz Skalmowski

4.2 WYBÓR OPERATORA NA LINIACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (dalej „ustawa ptz”), która określa zasady organizacji rynku transportu publicznego, w tym zarządzanie usługami przewozowymi na tym rynku a także reguluje kwestie związane z finansowaniem transportu publicznego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, organizator publicznego transportu zbiorowego, którym jest właściwa jednostka samorządowa albo minister właściwy do spraw transportu, musi zapewnić funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Jest to jeden z podstawowych celów nałożonych na organizatora przez ustawodawcę. Organizowanie publicznego transportu zbiorowego, w praktyce będzie realizowane poprzez umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierane z operatorem



publicznego transportu zbiorowego, tj. samorządowym zakładem budżetowym oraz przedsiębiorcą uprawnionym do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu.

Zgodnie z w/w Ustawą wybór operatora i zawarcie umowy o świadczenie usług może nastąpić w trzech trybach tj:

- a) ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655, z późn. zm.),
- b) ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101),
- c) umowy zawartej bezpośrednio zgodnie z art. 22 ustawy ptz

chyba, że organizator będzie realizował przewozy w formie samorządowego zakładu budżetowego.

Regulacje dotyczące umowy zawieranej bezpośrednio stanowią *lex specialis* w stosunku do przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych oraz ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi.

Do decyzji organizatora pozostawia się wybór trybu, w jakim będzie następować wskazanie operatora.

Poniżej zostaną omówione wszystkie tryby wyboru operatora z uwzględnieniem najważniejszych działań jakie należy podjąć w oparciu o ustawę o publicznym transporcie zbiorowym chcąc prawidłowo przeprowadzić procedurę wyboru operatora.

ZAMÓWIENIA PUBLICZNE

Tryb ustawy Prawo zamówień publicznych (dalej „ustawa pzp”) jest najczęściej stosowany przy wyborze operatora chociażby dlatego, że procedura jest przez organizatora znana i wielokrotnie stosowana przy zleceniu innych usług.

W przypadku zastosowania w celu wybrania operatora ustawy Prawo zamówień publicznych zamawiający ma do wyboru przede wszystkim dwa tryby podstawowe, tj. przetarg nieograniczony i przetarg ograniczony. Szczegółowe omawianie poszczególnych trybów w ramach ustawy pzp nie należy do przedmiotu niniejszego opracowania dlatego też zostaną wskazane jedynie najważniejsze aspekty odnoszące się do wyboru operatora, a wynikające z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Podmiot, który ubiega się o udzielenie zamówienia zobowiązany jest spełnić warunki udziału w postępowaniu opisane w ustawie pzp, tj. mieć wymagane uprawnienia (licencja na krajowy transport drogowy), posiadać niezbędną wiedzę i doświadczenie, dysponować odpowiednim potencjałem technicznym oraz osobami zdolnymi do wykonania zamówienia oraz znajdować się w odpowiedniej sytuacji ekonomicznej i finansowej.

Przepis art. 21 ustawy ptz wskazuje warunki i kryteria, jakie mogą się znaleźć w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, oraz które należy mieć na uwadze, dokonując oceny oferty przedsiębiorcy biorącego udział w przetargu. Zaliczono do nich normy jakości i powszechnej dostępności świadczonych usług, w tym:

– liczbę i rodzaj środków transportu, niezbędnych do realizacji usług wraz z odpowiednim personelem oraz zapleczem technicznym, zabezpieczającym ich obsługę (w tym m.in. dysponowanie personelem, posiadającym odpowiednie kwalifikacje, odpowiednią bazą transportową umożliwiającą postój pojazdów, naprawę czy utrzymanie taboru w odpowiedniej czystości), które przedsiębiorca posiada w chwili składania oferty lub w których posiadaniu będzie najpóźniej w chwili rozpoczęcia



świadczenia usług,

– rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące zwłaszcza zapewnieniu ochrony środowiska (w szczególności spełnianie przewidywanych norm w zakresie ochrony środowiska) oraz dogodnej obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej (np. pojazdy niskopodłogowe, przewidujące dogodne rozwiązania w zakresie wsiadania do środka transportu i wysiadania z niego),

– standard wyposażenia środków transportu.

Przygotowując specyfikację istotnych warunków zamówienia w trybie ustawy o zamówieniach publicznych należy mieć też na uwadze art. 36 tej ustawy, który szczegółowo wskazuje jakie informacje powinny się tam znaleźć.

Specyfikacja jest podstawowym dokumentem przetargowym dlatego też należy pamiętać aby jednoznacznie i wyczerpująco przedstawiała wszystkie informacje niezbędne dla wykonawców do sporządzenia ofert odpowiadających potrzebom zamawiającego.

Jeśli chodzi o rodzaje dokumentów, jakich zamawiający może żądać od wykonawców, ustawa ptz nie przewiduje innych niż opisane w rozporządzeniu wykonawczym do ustawy Prawo zamówień publicznych. Zamawiający może więc żądać:

- a) oświadczenia wykonawcy, że posiada niezbędny potencjał finansowy, kadrowy, techniczny oraz doświadczenie niezbędne do realizacji zamówienia,
- b) oświadczenia, że wykonawca nie podlega wykluczeniu z postępowania na podstawie art. 24 PZP,
- c) aktualnego odpisu z rejestru albo zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej, wystawionego nie wcześniej niż 6 miesięcy przed upływem terminu składania ofert,
- d) aktualnego zaświadczenia naczelnika Urzędu Skarbowego oraz oddziału ZUS-u lub KRUS-u potwierdzającego brak zaległości w zapłacie podatków lub składek na ubezpieczenia społeczne,
- e) aktualną informację z Krajowego Rejestru Karnego o niekaralności.

Zamawiający może określić w SIWZ, iż świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są nierentowne, będzie się wiązało ze świadczeniem takich usług przez tego samego operatora na innej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są rentowne.

Do specyfikacji istotnych warunków zamówienia organizator dołącza projekt umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Jest to uzasadnione z punktu widzenia potencjalnego operatora, któremu umożliwi się zapoznanie ze szczegółowymi warunkami, na jakich miałby wykonywać publiczny transport zbiorowy.

Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 25 ust. 1 ustawy ptz).

Przepisy ustawy ptz określają zawartość projektu umowy o świadczenie usług transportowych, do których zgodnie z art. 25 ust 3



ustawy ptz należą:

- 1) opis usług wynikających z zamówienia;
- 2) linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa;
- 3) czas trwania umowy;
- 4) warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 5) wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 6) warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator;
- 7) warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 8) sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 9) częstotliwość składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej;
- 10) zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora;
- 11) zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora;
- 12) stroną umowy, której przysługują wpływy z opłat, o których mowa w pkt 6;

- 13) stronę umowy, która jest zobowiązana do wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 46 ust. 1 pkt 3, 6 oraz 9;
- 14) sposób dystrybucji biletów;
- 15) sposób, w jaki jest obliczana rekompensata;
- 16) stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi;
- 17) warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi;
- 18) warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów;
- 19) warunki zakupu przez operatora środków transportu drogowego niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 20) zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów;
- 21) w transporcie kolejowym – zakres korzystania z infrastruktury, w szczególności zakres przepustowości trasy oraz standard jakości dostępu będące przedmiotem umowy;
- 22) kary umowne;
- 23) warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Warunki umowy oczywiście są dostosowywane do potrzeb organizatora transportu i przygotowywane indywidualnie.

Umowa zgodnie z art. 25 ust.2 ustawy ptz, jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż:

- 1) 10 lat – w transporcie drogowym;
- 2) 15 lat – w transporcie kolejowym, z zastrzeżeniem art. 22 ust. 7;
- 3) 15 lat – w transporcie innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej.

W przypadku wykonywania przez operatora przewozów o charakterze użyteczności publicznej bez umowy, przewidziano karę pieniężną w wysokości 10 000 zł (art. 59 ust. 1).

Podkreślenia wymaga fakt, że w przypadku udzielenia zamówienia w trybie przewidzianym w ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych, operator będzie miał prawo do uzyskania rekompensaty w sytuacji, gdy wykonywanie przewozów objętych umową będzie przynosić straty (inaczej przy wyborze trybu koncesji).

Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w art. 7 ust. 2 nakłada na każdego organizatora obowiązek publikowania, najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej lub przed bezpośrednim zawarciem umowy, informacji związanych z tymi trybami w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Postanowiono podobną regulację wprowadzić na poziomie krajowym (art. 23 ustawy ptz), z tą różnicą, że rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 zwalnia z ww. obowiązku, jeżeli umowa dotyczy świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie, natomiast ustawa ptz przewiduje również w takim przypadku obowiązek publikacji ogłoszenia, z tym, że termin skrócono do sześciu miesięcy.

Ogłoszenie, o którym mowa powyżej, organizator zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej. Ponadto, organizator ma obowiązek umieszczenia analogicznego ogłoszenia w miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie oraz na swojej stronie internetowej. Dodatkowo w przypadku stosowania ustawy Prawo zamówień publicznych ogłoszenia należy dokonać obowiązkowo w Biuletynie Zamówień Publicznych co odbywa się drogą elektroniczną, za pomocą specjalnego formularza umieszczonego na stronie www.uzp.gov.pl.

Ogłoszenie powinno zawierać co najmniej :

- 1) nazwę (firmę) i adres zamawiającego (organizatora);
- 2) określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia – warto rozważyć wskazanie dwóch trybów wyboru operatora (jako podstawowego – trybu przetargowego zapewniającego uczciwą konkurencję oraz jako warunkowego – bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego jako trybu, który będzie zastosowany przez organizatora wyłącznie w przypadku, gdy zostanie unieważnione postępowanie przetargowe).
- 3) określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,
- 4) przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w tym trybie.

Dodatkowe wymagania w zakresie treści ogłoszenia, ze względu na specyfikę trybu określa również ustawa Prawo zamówień publicznych chociażby w art. 41 i 48. Te przepisy również należy uwzględnić przy formułowaniu ogłoszenia.

Kolejność etapów postępowania w przypadku wyboru operatora w trybie Ustawy Prawo zamówień publicznych (w przetargu nieograniczonym i ograniczonym) :



PRZETARG NIEOGRANICZONY

FAZA WSTĘPNA:

- I. OPIS PRZEDM. ZAMÓWIENIA
- II. OSZACOWANIE PRZEDM. ZAMÓWIENIA,
- III. OKREŚLENIE WARUNKÓW UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU

FAZA WŁAŚCIWA

- I. PUBLIKACJA OGŁOSZENIA
- II. SIWZ (NALEŻY DOŁĄCZYĆ WZÓR UMOWY (art. 21 ptz),
- III. WYJAŚNIENIE I MODYFIKACJA TREŚCI SPECYFIKACJI,
- IV. OTWARCIE OFERT I KWALIFIKACJA WYKONAWCÓW
- V. BADANIE I WYBÓR NAJKORZYSTNIEJSZEJ OFERTY

- VI. ZAWARCIE UMOWY
- VII. PUBLIKACJA OGŁOSZENIA O UDZIELENIU ZAMÓWIENIA

PRZETARG OGRANICZONY

FAZA WSTĘPNA

- I. OPIS PRZEDM. ZAMÓWIENIA
- II. OSZACOWANIE PRZEDM. ZAMÓWIENIA,
- III. OKREŚLENIE WARUNKÓW UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU

FAZA WŁAŚCIWA

- I. PUBLIKACJA OGŁOSZENIA
- II. WNIOSEK O DOPUSZCZENIE DO UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU (OPERATOR) – OŚWIADCZENIE O SPEŁNIENIU WARUNKÓW UDZIAŁU ORAZ DOKUMENTY POTWIERDZAJACE SPEŁNIENIE WARUNKÓW UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU)
- III. ZAPROSZENIE DO SKŁADANIA OFERT (ORGANIZATOR) WRAZ Z SIWZ (NALEŻY DOŁĄCZYĆ WZÓR UMOWY (art. 21 ptz),
- IV. OTWARCIE OFERT I KWALIFIKACJA WYKONAWCÓW
- V. BADANIE I WYBÓR NAJKORZYSTNIEJSZEJ OFERTY
- VI. ZAWARCIE UMOWY
- VII. PUBLIKACJA OGŁOSZENIA O UDZIELENIU ZAMÓWIENIA

Konkluzja:

Model zamówienia publicznego będzie wykorzystywany wszędzie tam, gdzie uwarunkowania lokalne związane przede wszystkim z liczbą odbiorców usług oraz ich gotowością do ponoszenia wydatków na dostęp do usług komunikacyjnych w powiązaniu z nakładami niezbędnymi na wykonanie przez podmiot prywatny powierzonego zadania, nie będą wskazywały na opłacalność



ekonomiczną jego realizacji.

Nierzadko ten tryb wyboru operatora będzie jedynym dostępnym dla organizatora. Z tego względu, że samorządy od lat stosują tryb udzielania zamówień w oparciu o PZP oraz od niedawna udzielają zamówień w myśl przepisów ustawy o koncesji.

KONCESJA

Wybór operatora może nastąpić także w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi i jest to postępowanie wszczynane w drodze publicznego ogłoszenia o koncesji, którego celem jest dokonanie przez koncesjodawcę (organizatora) wyboru zainteresowanego podmiotu, z którym zostanie zawarta umowa koncesji na usługi.

Ustawa o koncesji nie definiuje koncesji na roboty budowlane ani koncesji na usługi. Ustawodawca wskazuje natomiast różne formy wynagrodzenia (art. 1 Ustawy o koncesji) koncesjonariusza, co stanowi w koncesji na usługi – prawo do wykonywania usług (w tym pobierania pożytków) albo takie prawo wraz z płatnością koncesjodawcy. Zwraca się tym samym uwagę na szczególny charakter koncesji jako rodzaju zamówienia publicznego, która różni się od niego formą wynagrodzenia.

Z wynagrodzeniem koncesjonariusza wiążą się trzy główne pojęcia: płatność, nakłady oraz ryzyko ekonomiczne. **Płatność** - czyli świadczenie pieniężne koncesjodawcy na rzecz koncesjonariusza, które nie może prowadzić do odzyskania całości związanych z wykonywaniem koncesji nakładów poniesionych przez koncesjonariusza. Koncesjonariusz ponosi w zasadniczej części ryzyko ekonomiczne wykonywania koncesji (art. 1 ust. 3 Ustawy o koncesji). **Nakłady** można zdefiniować jako koszty, poniesione od momentu rozpoczęcia do momentu zakończenia danego działania (m.in. praca, pieniądze, energia, itd.)

W przypadku pokrycia przez koncesjodawcę całości albo istotnej części nakładów na realizację przedmiotu koncesji przez koncesjonariusza, ryzyko, związane z prowadzoną działalnością byłoby żadne albo znikome. Nie może być wówczas mowy o spełnieniu warunków koncesji i poniesieniu ryzyka ekonomicznego przez koncesjodawcę

Podstawową więc cechą koncesji jest wykonywanie uprawnień z niej wynikających na ryzyko koncesjonariusza (operatora), dlatego uprawnienie do uzyskania rekompensaty nie będzie przysługiwało operatorowi wybranemu w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi, chyba że strata wyniknie z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Taka część rekompensaty będzie stanowiła płatność koncesjodawcy, o której mowa w ww. ustawie. W sytuacji, gdy przewozy wykonywane przez operatora, wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 2 ustawy, zaczną przynosić straty z innego tytułu niż ulgi, nie może on ubiegać się o przyznanie rekompensaty, która może być przyznana wyłącznie operatorowi wybranemu w trybie art. 19 ust. 1 pkt 1 ustawy. Zaistnienie takiej sytuacji powinno powodować rozwiązanie umowy i przeprowadzenie nowej procedury przetargowej.

Tryb koncesyjny sprowadza się do następujących czynności:

1. WSZCZĘCIE POSTĘPOWANIA
 - a) OGŁOSZENIE O KONCESJI,
2. DOPUSZCZENIE DO UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU
 - a) WNIOSEK O ZAWARCIE UMOWY



3. KWALIFIKACJA WYKONAWCÓW
4. ZAPROSZENIE DO NEGOCJACJI
5. NEGOCJACJE
6. ZAPROSZENIE DO ZŁOŻENIA OFERT
7. ZŁOŻENIE OFERT
8. BADANIE OFERT PRZEZ KONCESJODAWCĘ
9. WYBÓR OFERT
10. PRZEDŁOŻENIE DOKUMENTÓW POTWIERDZAJĄCYCH SPEŁNIENIE WARUNKÓW PRZEZ KONCESJOBIORCĘ
11. ZAWARCIE UMOWY
12. SPORZADZENIE PROTOKOŁU Z POSTĘPOWANIA

Poniżej zostały opisane poszczególne etapy procedury wyboru operatora w trybie koncesji:

I. OGŁOSZENIE O KONCESJI

Ogłoszenie zamieszcza się lub publikuje w miejscu publicznie dostępnym w siedzibie Zamawiającego oraz na jego stronie internetowej. Ogłoszenie o koncesji na usługi zamieszcza się w Biuletynie Zamówień Publicznych (Dz. U. z 2009 r., Nr 39, poz. 311), co odbywa się drogą elektroniczną, za pomocą specjalnego formularza umieszczonego na stronie www.uzp.gov.pl według wzoru ogłoszenia określonego w rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 3 marca 2009 r. w sprawie wzoru ogłoszenia o koncesji na usługi.

Podobnie jak w procedurze ustawy Prawo zamówień publicznych organizator ma obowiązek publikowania, najpóźniej **1 rok** przed rozpoczęciem procedury przetargowej, informacji związanych z tym trybem, a w przypadku gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50.000 kilometrów rocznie okres publikacji skrócono do **6 miesięcy**.

Opis potrzeb i wymagań czyli zakres przedsięwzięcia, usługi może być zamieszczony w ogłoszeniu lub stanowić odrębny dokument (forma dowolna).

Ogłoszenie powinno zawierać następujące elementy:

- 1) nazwę (firmę) i adres koncesjodawcy (organizatora),
- 2) określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia – warto rozważyć wskazanie dwóch trybów wyboru operatora (jako podstawowego – trybu przetargowego zapewniającego uczciwą konkurencję oraz jako warunkowego – bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego jako trybu, który będzie zastosowany przez organizatora wyłącznie w przypadku, gdy zostanie unieważnione postępowanie przetargowe),



- 3) określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,
- 4) przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w tym trybie.

Ponadto zgodnie z zapisami ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi ogłoszenie ze względu na charakter trybu zamówienia powinno również zawierać:

- 1) określenie przedmiotu koncesji – należy podać nazwę przedmiotu koncesji oraz jego zwięzły opis. Szczegółowy zakres przedsięwzięcia opisywany jest w ramach opisu potrzeb i wymagań w ogłoszeniu albo w osobnym dokumencie.
- 2) wskazanie miejsca i terminu składania wniosków o zawarcie umowy koncesji - termin ten może ulec zmianie w odpowiedzi na prośby zainteresowanych podmiotów.
- 3) opis potrzeb i wymagań koncesjodawcy lub informację o sposobie uzyskania tego opisu - opis potrzeb i wymagań może być zawarty w ogłoszeniu albo zostać opracowany jako osobny dokument. W drugim przypadku w ogłoszeniu powinna zostać zawarta informacja, w jaki sposób można uzyskać opis potrzeb i wymagań;
- 4) termin wykonania przedmiotu koncesji, o ile jest to podyktowane specyfiką zawieranej umowy koncesji - termin wykonania koncesji może być z góry określony i może także być jednym z kryteriów oceny ofert.
- 5) warunki udziału oraz opis sposobu dokonywania oceny spełniania warunków udziału w postępowaniu
- 6) informację o dokumentach składanych przez oferenta, którego oferta zostanie uznana za najkorzystniejszą albo oferenta, który złoży najkorzystniejszą ofertę spośród pozostałych ofert, o którym mowa w art. 21 ust. 3, w celu potwierdzenia spełniania warunków udziału w postępowaniu - koncesjonariusz może się posilkować zapisami Rozporządzenia w sprawie rodzaju dokumentów.
- 7) informację na temat wadium, o ile jego wniesienie jest wymagane - kwota wadium może zostać ustalona w trakcie postępowania i zostać podana w opisie warunków koncesji



- 8) kryteria oceny ofert, jakimi koncesjodawca będzie się kierował przy wyborze oferty najkorzystniejszej oraz, o ile to możliwe, ich znaczenie - kryteria oceny ofert mogą zostać podane bez wag, które będą im przypisane w opisie warunków koncesji.
- 9) warunki uznania oferty za nieodpowiadającą wymaganiom koncesjodawcy, skutkujące niedopuszczeniem oferty do oceny i porównania,
- 10) okoliczności uzasadniające odwołanie postępowania.

II. ZŁOŻENIE WNIOSKU

Wniosek o zawarcie umowy koncesji, składa zainteresowany podmiot. Wniosek ten zgodnie z art. 13 ustawy o koncesji powinien zawierać oświadczenie o zgłoszeniu udziału w postępowaniu oraz oświadczenie o spełnianiu opisanych w ogłoszeniu o koncesji warunków udziału dotyczących:

- 1) zdolności ekonomicznej i finansowej,
- 2) kwalifikacji technicznych lub zawodowych, w tym:
 - a) posiadania niezbędnej wiedzy i doświadczenia,
 - b) dysponowania potencjałem technicznym,
 - c) dysponowania osobami zdolnymi do wykonania przedmiotu koncesji.
- 3) uprawnień do wykonywania określonej działalności lub czynności, jeżeli ustawy nakładają obowiązek posiadania takich uprawnień,
- 4) niekaralności zainteresowanego podmiotu albo wspólnika, partnera, komplementariusza, członka zarządu zainteresowanego podmiotu, za przestępstwo popełnione w związku z postępowaniem o zawarcie umowy koncesji lub postępowaniem o udzielenie zamówienia publicznego, przestępstwo przeciwko prawom osób wykonujących pracę zarobkową, przestępstwo przekupstwa, przestępstwo przeciwko obrotowi gospodarczemu lub inne przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych, a także za przestępstwo skarbowe lub przestępstwo udziału w zorganizowanej grupie albo związku mających na celu popełnienie przestępstwa lub przestępstwa skarbowego.

Wniosek powinien zawierać również inne oświadczenia związane z wykonywaniem przedmiotu koncesji w przypadku, gdy wymóg taki został przewidziany w ogłoszeniu o koncesji.

W przypadku niezłożenia przez zainteresowany podmiot oświadczeń, o których mowa powyżej lub złożenia ich w niepełnym zakresie, koncesjodawca informuje go o nieprzyjęciu wniosku.



Termin złożenia wniosku: Jeżeli wartość zamówienia jest mniejsza niż kwoty określone na podstawie art. 11 ust. 8 Ustawy Pzp: - termin nie może być krótszy niż 21 dni od dnia odpowiednio zamieszczenia ogłoszenia o koncesji na usługi w Biuletynie Zamówień Publicznych. Jeżeli wartość zamówienia jest równa lub przekracza kwoty określone na podstawie art. 11 ust. 8 Ustawy Pzp: - termin nie może być krótszy niż 45 dni od dnia odpowiednio zamieszczenia ogłoszenia o koncesji na usługi w Biuletynie Zamówień Publicznych.

III. KWALIFIKACJA WYKONAWCÓW

Jest to weryfikacja poszczególnych wniosków złożonych przez zainteresowanych. Informacja ta powinna być skierowana do wszystkich kandydatów, którzy złożyli wnioski o zawarcie umowy i powinna zawierać oznaczenie kandydata, który złożył wniosek i informacje o przyjęciu bądź nieprzyjęciu wniosku.

IV. ZAPROSZENIE DO NEGOCJACJI

Do negocjacji powinni być zaproszeni wszyscy kandydaci, którzy złożyli wnioski zgodnie z art. 13 Ustawy o koncesji i winno zawierać w szczególności: dzień i godzinę negocjacji, miejsce negocjacji, cel i przedmiot negocjacji oraz agendę spotkania.

V. NEGOCJACJE

Ustawodawca nie określa procesu prowadzenia negocjacji nie mniej jednak chcąc dobrze wykorzystać ten etap postępowania warto wziąć pod uwagę elementy, które umożliwiają ich efektywne przeprowadzenie. Na początku należy precyzyjnie przygotować stanowisko negocjacyjne, które powinno zawierać między innymi warunki realizacji przedsięwzięcia, warunki organizacyjne, finansowe, techniczne, formalnoprawne, potencjalne kwestie sporne i sposoby ich rozwiązania, pytania od kandydatów, harmonogram przeprowadzenia negocjacji.

Zgodnie z art. 14 ust. 3 Ustawy o koncesji o zakończeniu negocjacji koncesjodawca informuje wszystkich kandydatów i jest sporządzany protokół z negocjacji. Protokół powinien odzwierciedlać przebieg i wyniki negocjacji oraz określać zakres merytorycznych ustaleń zapadłych w trakcie negocjacji. Po zakończeniu negocjacji protokół jest jawny.

Procedura negocjacji umożliwia ustalanie i negocjowanie warunków powierzenia z wybranymi w procesie kwalifikacji podmiotami. Organizator dysponuje trybem, który pozwala na wypracowanie rozwiązania najodpowiedniejszego z jego punktu widzenia. Prowadzenie szczegółowych dyskusji z potencjalnymi operatorami i porównanie prezentowanych przez nich założeń realizacji zadania na etapie ich kształtowania, pozwoli organizatorom w pełni skorzystać z doświadczeń i najlepszych praktyk oferowanych przez te podmioty. Należy przy tym pamiętać, że organizator powinien dysponować odpowiednio wykwalifikowaną kadrą, która będzie w stanie ocenić propozycje rozwiązań operatorów przy uwzględnieniu interesów organizatora. W tym celu zalecane jest skorzystanie z doradztwa technicznego, finansowego oraz prawnego obejmującego cały etap wyboru operatora. Procedura ta wymaga podobnie jak w trybie zamówień publicznych czasu – należy liczyć się z tym, że procedura wyboru operatora może trwać kilkanaście miesięcy i w dużym stopniu zależy od stopnia przygotowania przedsięwzięcia przez organizatora.



IV. ZAPROSZENIE DO SKŁADANIA OFERT

Zaproszenie do składania ofert może zostać przesłane w dowolnej pisemnej formie. Jego załącznikiem jest **Opis warunków koncesji**. Jest to ostateczny dokument w postępowaniu, który jest wiążący dla kandydatów w zakresie wymagań dotyczących realizacji przedsięwzięcia. Na podstawie opisu warunków koncesji składane są oferty.

Zgodnie z art. 15 Ustawy o koncesji, Opis warunków koncesji zawiera w szczególności:

- 1) nazwę (firmę) i adres koncesjodawcy;
- 2) opis przedmiotu koncesji;
- 3) wskazanie miejsca i terminu składania ofert;
- 4) termin związania ofertą;
- 5) termin wykonania przedmiotu koncesji, o ile jest to podyktowane specyfiką koncesji;
- 6) określenie opłat za korzystanie z przedmiotu koncesji przez koncesjonariusza lub podmioty trzecie lub sposób ich ustalania, o ile jest to podyktowane specyfiką koncesji;
- 7) warunki udziału oraz opis sposobu dokonywania oceny spełniania warunków udziału w postępowaniu;
- 8) informację o dokumentach składanych przez zainteresowany podmiot, którego oferta zostanie uznana za najkorzystniejszą, w celu potwierdzenia spełniania warunków udziału;
- 9) informację na temat wadium, o ile obowiązek jego wniesienia był przewidziany w ogłoszeniu o koncesji;
- 10) kryteria oceny ofert i ich znaczenie;
- 11) warunki uznania oferty za niespełniającą wymagań koncesjodawcy, skutkujące niedopuszczeniem oferty do oceny i porównania;
- 12) okoliczności uzasadniające odwołanie postępowania;
- 13) pouczenie o prawie do wniesienia skargi na czynności podejmowane przez koncesjodawcę w trakcie postępowania.

Większość elementów Opisu warunków pokrywa się z elementami ogłoszenia o koncesji. W Opisie warunków powinien jednak znaleźć się już dokładny opis przedmiotu koncesji (cechy techniczne, jakościowe, normy, aprobaty, specyfikacje techniczne itp.), a nie tylko jego ogólne określenie, a także termin związania ofertą (termin, w trakcie którego złożone oświadczenia woli wiążą oferenta), określenie opłat za korzystanie z przedmiotu koncesji przez koncesjonariusza lub osoby trzecie albo sposób ich ustalenia oraz pouczenie o prawie do wniesienia skargi na czynności podejmowane przez koncesjodawcę w toku postępowania.



Ponadto, Opis warunków może określać warunki wpłaty i wypłaty wadium, chociaż Ustawa o koncesji o tym nie stanowi. W tym kontekście można posilkować się przepisami zawartymi w Ustawie Pzp.

Trzeba również pamiętać, że Opis warunków koncesji powinien zgodnie z ustawą ptz obejmować następujące elementy:

- liczbę i rodzaj środków transportu, niezbędnych do realizacji usług wraz z odpowiednim personelem oraz zapleczem technicznym, zabezpieczającym ich obsługę (w tym m.in. dysponowanie personelem, posiadającym odpowiednie kwalifikacje, odpowiednią bazą transportową umożliwiającą postój pojazdów, naprawę czy utrzymanie taboru w odpowiedniej czystości), które przedsiębiorca posiada w chwili składania oferty lub w których posiadaniu będzie najpóźniej w chwili rozpoczęcia świadczenia usług,
- rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące zwłaszcza zapewnieniu ochrony środowiska (w szczególności spełnianie przewidywanych norm w zakresie ochrony środowiska) oraz dogodnej obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej (np. pojazdy niskopodłogowe, przewidujące dogodne rozwiązania w zakresie wsiadania do środka transportu i wysiadania z niego),
- standard wyposażenia środków transportu.

Do zaproszenia należy dołączyć projekt umowy.

V. ZŁOŻENIE OFERT

Ofertę składa się pod rygorem nieważności w formie pisemnej albo, za zgodą Koncesjodawcy, w postaci elektronicznej, opatrzoną bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu.

Treść oferty powinna odpowiadać treści opisu warunków i winna być złożona w terminie wyznaczonym w opisie warunków.

Koncesjodawca wyznacza termin składania ofert, z uwzględnieniem czasu niezbędnego do przygotowania i złożenia oferty.

W tym czasie Koncesjodawca może żądać od oferentów złożenia wyjaśnień, sprecyzowania lub dopracowania złożonych ofert.

Wyjaśnienie, sprecyzowanie, dopracowanie lub dodatkowe informacje nie mogą prowadzić do zmiany oferty lub warunków zawartych w opisie warunków koncesji, która mogłaby prowadzić do naruszenia zasad uczciwej konkurencji lub mogłaby mieć charakter dyskryminacyjny

VI. BADANIE OFERT I WYBÓR OFERTY NAJKORZYSTNIEJSZEJ

Koncesjodawca wybiera ofertę najkorzystniejszą spośród ofert spełniających wymagania określone w opisie warunków koncesji, na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w tym opisie.

Koncesjodawca może prowadzić postępowanie także w przypadku, gdy wpłynęła tylko jedna oferta.

Kryteriami, na podstawie których koncesjodawca wybiera ofertę, mogą być w szczególności: czas trwania koncesji, wysokość współfinansowania przedmiotu koncesji ze środków oferenta, koszty użytkowania przedmiotu koncesji, wysokość opłaty za



usługę świadczoną na rzecz osób trzecich korzystających z przedmiotu koncesji, jakość wykonania, wartość techniczna, właściwości estetyczne i funkcjonalne, aspekty środowiskowe, rentowność, termin wykonania przedmiotu koncesji.

Ostateczne ustalenie kryteriów oceny ofert wraz z przypisaniem im wagi możliwe będzie po przeprowadzonych negocjacjach i nastąpi w opisie warunków koncesji przekazywanym wraz z zaproszeniem do składania ofert.

Koncesjodawca informuje oferentów o wyborze oferty najkorzystniejszej podając uzasadnienie. Informacja o wyborze oferty najkorzystniejszej zawiera również powody niedopuszczenia ofert do oceny i porównania.

Ustawa o koncesji nie przewiduje ustawowego katalogu przesłanek uzasadniających niedopuszczenie ofert do oceny i porównania. Stąd możliwe jest wskazanie w szczególności poniższych okoliczności: brak złożenia oferty w terminie i miejscu wyznaczonym przez samorząd; niezgodność oferty z przepisami prawa; niezgodność oferty z treścią opisu warunków koncesji; złożenie oferty stanowi czyn nieuczciwej konkurencji w rozumieniu przepisów o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji; oferta jest rażąco niska; oferta została złożona przez podmiot niezaproszony do składania ofert; oferta jest nieważna na podstawie odrębnych przepisów (np. wada oświadczenia woli – art. 82-87 Kodeksu cywilnego).

VII. PRZEDŁOŻENIE DOKUMENTÓW POTWIERDZAJĄCYCH SPEŁNIENIE WARUNKÓW

Oferent, którego oferta została uznana za najkorzystniejszą, jest obowiązany w terminie wskazanym przez koncesjodawcę złożyć wskazane w opisie warunków koncesji dokumenty potwierdzające spełnianie warunków udziału w postępowaniu.

Jeżeli z jakiegokolwiek uzasadnionej przyczyny oferent, którego oferta została uznana za najkorzystniejszą, nie może przedstawić dokumentów wymaganych przez koncesjodawcę, może udowodnić swą sytuację ekonomiczną i finansową za pomocą każdego innego dokumentu, który koncesjodawca uzna za odpowiedni.

VIII. ZAWARCIE UMOWY

Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 25 ust. 1 ustawy ptz).

Jeżeli oferent, którego oferta została uznana za najkorzystniejszą, uchyla się od zawarcia umowy, w szczególności przez niezłożenie wymaganych dokumentów potwierdzających spełnianie warunków udziału w postępowaniu, koncesjodawca może zawrzeć umowę z oferentem, który złożył najkorzystniejszą ofertę spośród pozostałych ofert spełniających wymagania określone w opisie warunków koncesji.

Umowa koncesji wymaga formy pisemnej pod rygorem nieważności.

Poza wymaganiami w zakresie umowy wynikającymi z ustawy ptz, a które zostały wskazane w art. 25 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ustawa o koncesji mówi o dodatkowych elementach, które powinna taka umowa zawierać, a mianowicie:



- 1) określenie przedmiotu koncesji,
- 2) termin wykonania przedmiotu koncesji,
- 3) okres obowiązywania umowy koncesji,
- 4) sposób wynagrodzenia koncesjonariusza,
- 5) określenie płatności koncesjodawcy na rzecz koncesjonariusza,
- 6) wskazanie i podział ryzyka między koncesjodawcę a koncesjonariusza związanego z wykonywaniem przedmiotu koncesji,
- 7) normy jakościowe, wymagania i standardy stosowane przy wykonywaniu przedmiotu koncesji,
- 8) uprawnienia koncesjodawcy w zakresie kontroli wykonywania koncesji przez koncesjonariusza,
- 9) warunki przedłużenia lub skrócenia okresu obowiązywania umowy koncesji,
- 10) warunki i sposób rozwiązania umowy koncesji,
- 11) warunki i zakres odpowiedzialności stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy koncesji,
- 12) warunki i zakres ubezpieczeń wykonywania przedmiotu koncesji,
- 13) wykaz dokumentów, jakie strony umowy koncesji są obowiązane uzyskać lub dostarczyć w celu realizacji umowy wraz z podaniem terminów, w jakich powinno to nastąpić,
- 14) tryb i warunki rozwiązywania sporów związanych z realizacją umowy koncesji.

W umowie koncesji, jeżeli wynika to z przedmiotu koncesji, mogą być zawarte, w szczególności, postanowienia dotyczące:

- 1) warunków i sposobu udostępnienia koncesjonariuszowi składników majątkowych niezbędnych do wykonania przedmiotu koncesji,
- 2) opłat lub sposobu ustalania ich wysokości, pobieranych przez koncesjonariusza od osób trzecich z tytułu korzystania z przedmiotu koncesji,
- 3) warunków dopuszczalności podwykonawstwa.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć:

- 1) linii komunikacyjnej albo
- 2) linii komunikacyjnych albo
- 3) sieci komunikacyjnej.

Umowa zgodnie z art. 25 ust.2 ustawy ptz, jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż:

- 1) 10 lat – w transporcie drogowym;
- 2) 15 lat – w transporcie kolejowym, z zastrzeżeniem art. 22 ust. 7;
- 3) 15 lat – w transporcie innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej.

IX. SPORZADZENIE PROTOKOŁU Z POSTĘPOWANIA

Koncesjodawca sporządza protokół z postępowania zawierający w szczególności:

- 1) określenie daty wszczęcia postępowania oraz miejsca, w którym opublikowano ogłoszenie o koncesji,
- 2) określenie przedmiotu koncesji,
- 3) wskazanie kandydatów, z którymi koncesjodawca prowadził negocjacje, oraz przyczyn niezaproszenia do negocjacji innych kandydatów,
- 4) streszczenie oceny i porównania ofert,
- 5) informację o ofercie najkorzystniejszej oraz informację dotyczącą oceny kolejnych złożonych ofert, poczynając od oferty ocenionej najwyżej,
- 6) okoliczności uzasadniające niedopuszczenie do oceny i porównania oferty,
- 7) okoliczności uzasadniające odwołanie postępowania

Protokół, jest jawny.

Konkluzja:

Ustawa o koncesji przewiduje daleko idącą elastyczność w prowadzeniu postępowania, która przejawia się przede wszystkim w możliwości negocjowania wszystkich warunków koncesji, a nawet zmiany warunków brzegowych określonych pierwotnie, jeśli zmiana ta jest efektem prowadzonych negocjacji (art. 14 ust. 4 Ustawy o koncesji).

Wybór operatora w tym trybie jest równoznaczne z zachowaniem zasady równości, niedyskryminowania uczestników postępowania, przejrzystości postępowania i uczciwej konkurencji. Tryb ten daje również możliwość negocjacji co ułatwia wybór najlepszego operatora spełniającego wszystkie wymagania organizatora. Procedura jest elastyczna i obciążona mniejszym ryzykiem pomyłek niż np. w zamówieniach publicznych gdzie pomyłki niejednokrotnie skutkują poważnymi konsekwencjami łącznie z rozpoczęciem procedury przetargowej od początku.

Zaletą trybu koncesji jest również przeniesienie ryzyka ekonomicznego przy realizacji umowy z organizatora na operatora, które to ryzyko należy rozumieć jako niepewność operatora czy pożytki związane ze świadczeniem usługi zapewnią mu rentowność.

W trybie koncesji operatorowi nie przysługuje rekompensata ani rozsądny zysk. Przyznanie operatorowi rozsądnego zysku skutkowałoby bowiem utratą przez umowę charakteru koncesji na rzecz zamówień publicznych ponieważ prowadzona przez



operatora działalność polega na osiąganiu zysku w wyniku pobierania pożytków z działalności i ponoszeniu ryzyka ekonomicznego świadczonych usług.

Tryb koncesyjny jest wprawdzie długotrwałym procesem ale nie dłuższym niż procedura zamówień publicznych, która jest stosowana powszechnie, szczególnie jeśli zostanie dobrze przygotowany i sprawnie przeprowadzony.

TRYB UMOWY ZAWARTEJ BEZPOŚREDNIO

W art. 22 ustawy wprowadzono możliwość bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Organizator publicznego transportu zbiorowego może skorzystać z prawa do bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem. Po jej zawarciu będzie on świadczył usługi transportowe na podległym organizatorowi terenie. Pominięcie procedur dotyczących udzielania zamówień publicznych lub koncesji to tryb wyjątkowy i wymaga spełnienia przesłanek określonych w przepisach ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Zgodnie z przepisami ustawy ptz organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy:

- 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300.000 kilometrów rocznie albo
- 2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
- 3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
- 4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa powyżej

Ustawa stanowi, że jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, progi, o których mowa powyżej, mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie. Co do zasady, w myśl art. 19 ust. 1 pkt. 1 i 2 UPTZ, wybór operatora świadczącego usługi transportu publicznego odbywa się w trybie



ustawy Prawo zamówień publicznych albo ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi. Tryb zawarcia umowy w sposób bezpośredni jest trybem wyjątkowym.

Art. 22 ustawy ptz przewiduje, że umowa zawarta w trybie bezpośrednim powinna przyjąć **formę koncesji na usługi** w następujących przypadkach:

- a) gdy przedmiotem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być **świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej** z wyjątkiem umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego,
- b) gdy jest to podmiot wewnętrzny, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego nie posiada 100% udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego.

Powyżej mowa jest o umowie zawartej bezpośrednio jednak w formie koncesji na usługi. Należy przypomnieć, że nie chodzi tutaj o tryb typowo koncesyjny uregulowany w ustawie o koncesji, który szczegółowo został omówiony powyżej ale o charakterystyczną cechę koncesji na usługi, którą jest ponoszenie zasadniczej części ryzyka ekonomicznego wykonywania koncesji przez operatora.

Skutkiem powyższego w przypadku zawarcia umowy bezpośredniej w formie koncesji zarówno rekompensata jak i rozsądny zysk nie będą przysługiwały.

Przepisy UPTZ w odniesieniu do bezpośredniego zawarcia umowy odsyłają do rozporządzenia 1370/2007. Artykuł 22 ust. 6 UPTZ wprost stanowi, że „w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, stosuje się art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007”. W artykule 5 ust. 2 rozporządzenia 1370/2007 uregulowano zasady bezpośredniego udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych z podmiotem wewnętrznym.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym w żadnym czasie nie definiuje, czym jest „podmiot wewnętrzny”. W celu uznania, że operator, z którym właściwy organ chce zawrzeć umowę, jest podmiotem wewnętrznym, konieczne jest spełnienie przesłanki określonej w definicji podmiotu wewnętrznego zawartej w rozporządzeniu 1370/2007. W myśl art. 2 (j) rozporządzenia 1370/2007, „podmiot wewnętrzny oznacza odrębną prawnie jednostkę podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami”.



Ustawa ptz nie precyzuje wprost poszczególnych etapów wyboru operatora w trybie zawarcia umowy bezpośredniej. Wskazania ustawowe dotyczą przede wszystkim ogłoszenia o zamiarze wyboru operatora w tym trybie oraz warunków zawarcia umowy.

Ustawa ptz wprost stanowi, że do umowy zawieranej bezpośrednio nie stosuje się ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych, z wyłączeniem art. 35, oraz ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi.

Nie mniej jednak dokonując wyboru operatora w oparciu o tryb umowy bezpośredniej należy również kierować się dobrem nie tylko organizatora ale przede wszystkim pasażerów stąd też wybór powinien być najlepszy i spełniający wszystkie niezbędne parametry także techniczne.

Ustawa nie wskazuje obowiązku przygotowania przez organizatora dodatkowej dokumentacji jednak dobrą praktyką jest określenie szczegółowo wymagań jakie powinien spełniać potencjalny operator, skierowanie oferty do kilku potencjalnych operatorów i dokonanie najlepszego wyboru, zawiadamiając o tym operatora (wskazuje na to art. 25 ust. 1 ustawy ptz), a zgodnie z ustawą ptz do trybu zawarcia umowy w sposób bezpośredni stosuje się ten przepis i pozostałe odnoszące się do umowy.

Czynności, które należy wykonać w przypadku zawarcia umowy bezpośrednio w trybie art. 22 ustawy ptz:

1. Ogłoszenie,
2. Zawarcie umowy

I. OGŁOSZENIE

Organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w tym trybie w terminie nie krótszym niż:

- 1) jeden rok,
- 2) sześć miesięcy – w przypadku gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50.000 kilometrów rocznie.

Organizator zamieszcza ogłoszenie w Biuletynie Informacji Publicznej, a następnie w miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie oraz na swojej stronie internetowej.

Ogłoszenie, zawiera w szczególności:

- 1) nazwę i adres właściwego organizatora,
- 2) określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia,



- 3) określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,
- 4) przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie bezpośredniego zawarcia umowy.

II. ZAWARCIE UMOWY

Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w terminie **30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty**, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierana w przypadku gdy wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w ustawie ptz może być zawarta na okres 12 miesięcy i w uzasadnionych przypadkach może ulec przedłużeniu, z tym że łączny okres obowiązywania przedłużonej umowy nie może przekroczyć 2 lat.

W innych wypadkach stosuje się zapisy ustawy, które stanowią, że umowa, jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż:

- 1) 10 lat – w transporcie drogowym;
- 2) 15 lat – w transporcie kolejowym, z zastrzeżeniem art. 22 ust. 7;
- 3) 15 lat – w transporcie innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej.

Ustawa ptz stanowi również o tym co powinna zawierać umowa zawarta z operatorem, o czym zostało wspomniane powyżej przy omawianiu pozostałych trybów wyboru operatora (art. 25 ust. 3 ustawy ptz).

Konkluzja: Stosowanie trybów wyjątkowych, a takim jest bezpośrednio udzielenie zamówienia, wymaga od organizatora ostrożności, aby organ nadzoru nie miał wątpliwości co do tego, że wybrany tryb był dopuszczalny w świetle przepisów prawa.

Z drugiej strony pozwala na skrócenie procedur udzielania zamówień.

Jest to szczególnie dobra forma wyboru operatora w odniesieniu do udzielania zamówienia podmiotowi wewnętrznemu, np. przez gminy lub powiaty.

Przy wykorzystaniu umowy można zobowiązać operatora do wykonywania usług o określonej jakości i na określonym obszarze, w zamian za co będzie przysługiwała mu rekompensata (z wyjątkiem umowy zawartej bezpośrednio w formie koncesji). Takie rozwiązanie pozwoli ograniczyć ewentualne dotacje przyznawane dla spółek należących w 100 proc. do jednostek samorządu terytorialnego i wykonujących usługi publiczne, ale bez konkretnej umowy określającej ich prawa i obowiązki oraz wynagrodzenie, jakie za świadczenie tych usług im przysługuje.



REKOMENDACJE

W celu określenia najbardziej pożądanego trybu wyboru operatora poniżej przedstawiono w sposób syntetyczny wady i zalety możliwych do zastosowania trybów na obszarze MOF.

Bezpośrednie zawarcie umowy**Zalety:**

- ✓ Szybkość i łatwość wyłonienia operatora
- ✓ Mało skomplikowany proces
- ✓ Bezpośredni wpływ na wybór operatora

Wady

- ✓ Brak porównania konkurencyjnych ofert
- ✓ Mała liczba wozokilometrów realizowana w ramach tej procedury

Podmiot wewnętrzny**Zalety**

- ✓ Możliwość realizacji długofalowej polityki transportowej powiatów
- ✓ Większy wpływ na zmiany oferty przewozowej
- ✓ Większa jakość usługi przewozowej
- ✓ Stabilność funkcjonowania operatora
- ✓ Większe możliwości inwestycyjne operatora

Wady

- ✓ Większe ryzyko finansowe
- ✓ Dodatkowe środki finansowe potrzebne na dopłaty do rekompensaty pokrywającej różnicę między kosztami a przychodami plus „rozsądny zysk”
 - ✓ Możliwość działalności operacyjnej na terenie jedynie dwóch powiatów (związku powiatów)
 - ✓ Brak możliwości startowania w przetargach na wybór operatora w innych jednostkach samorządu terytorialnego



Koncesja

Zalety

- ✓ Ryzyko operacyjne i finansowe w całości przechodzi na operatora
- ✓ Możliwość negocjowania wszystkich warunków koncesji
- ✓ Przejrzystość procedury
- ✓ Możliwość wyboru najbardziej konkurencyjnej oferty
- ✓ Mniejsze zaangażowanie operacyjne w bieżący nadzór i zarządzanie transportem publicznym starostwa

Wady

- ✓ Ryzyko nie wybrania operatora
- ✓ Mniejszy wpływ na kształtowanie oferty przewozowej na terenie powiatu
- ✓ Mniejsza jakość świadczonych usług przewozowych
- ✓ Ryzyko rezygnacji operatora w trakcie realizacji umowy

Każde z powyżej omawianych ścieżek wyboru operatora przez Powiat Malborski i Szumski jest dopuszczalne ale powinny przeważać te elementy które są najważniejsze w realizowanej polityce władz powiatowych. **Natomiast biorąc pod uwagę dostępność, ryzyko ekonomiczne oraz wielkość potrzebnych nakładów finansowych Starostw wydaje się, że wybór operatora w drodze przetargu publicznego na koncesję jest optymalne a w przypadku miasta Malborka najbardziej optymalne rozwiązanie to bezpośrednie zawarcie umowy z operatorem.**

4.3 TRANSPORT ZRÓWNOWAŻONY

4.3.1 ZAŁOŻENIA OGÓLNE

Zasada zrównoważonego rozwoju oznacza równowagę i integrację pomiędzy aspektem społecznym i gospodarczym a ochroną środowiska. Dotyczy to również transportu. Poprawa jakości systemu transportowego w zasadniczy sposób wpływa na rozwój gospodarczy i społeczny danego regionu.

Zasada zrównoważonego rozwoju została wprowadzona do polskiego systemu prawnego w art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: „Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”. Zrównoważony rozwój jest więc fundamentem, na którym powinny opierać się dokumenty strategiczne, krajowe i lokalne, w odniesieniu do wszelkich dziedzin, społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów. Dotyczy to szczególnie miast - poprawienie stanu środowiska naturalnego wpłynie na poprawę warunków życia ich mieszkańców, w konsekwencji, więc spowoduje, że miasta w dłuższej perspektywie pozostaną miejscami zamieszkiwania, nauki, pracy i odpoczynku, postępu społecznego, wzrostu, innowacji i rozwoju.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

Włączenie Polski do Unii Europejskiej przyczyniło się do przyjęcia unijnych standardów i regulacji prawnych pozwalających na otwarcie gospodarcze i swobodę przepływu osób, towarów i kapitału. Dotyczy to także transportu - należy wprowadzać w nim uczciwą konkurencję oraz utrzymywać normy techniczne i ekologiczne. Wytyczne europejskiej polityki transportowej zostały zawarte w Białej Księdze z 2001 r., jak również uwzględnione w polskiej polityce transportowej, gdzie, jako podstawowy cel przyjęto poprawę jakości systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Podstawowym determinantem rozwoju transportu publicznego na obszarze MOF Malborka wynikającym z Białej Księgi jest więc konieczność realizacji poprawy jego jakości przez:

- prowadzenie polityki zrównoważonego rozwoju miasta, ukierunkowanej na unikanie niepotrzebnego wzrostu mobilności,
- prowadzenie polityki transportowej, zmierzającej do uzyskania równowagi między transportem publicznym a transportem indywidualnym,
- prowadzenie polityki ekologicznej ukierunkowanej na promowanie transportu publicznego o napędzie nieszkodliwym dla środowiska, dostępnego dla wszystkich użytkowników, również dla osób niepełnosprawnych,
- prowadzenie polityki budżetowej i fiskalnej zmierzającej do uwzględnienia w całkowitych kosztach związanych ze świadczeniem usług transportowych wszystkich kosztów zewnętrznych i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury transportowej,
- prowadzenie polityki konkurencyjności zapewniającej otwieranie rynku usług przewozowych.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast. Biorąc pod uwagę poziom jego negatywnego oddziaływania na środowisko, należy kłaść szczególny nacisk na zrównoważony rozwój systemu transportowego. Aktywne wdrażanie zrównoważonego rozwoju opiera się przede wszystkim na ograniczaniu zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną. Niebagatelne znaczenie ma tu też ograniczanie natężenia ruchu: decyzje polegające na wprowadzaniu ulic jednokierunkowych, ograniczaniu prędkości maksymalnie do 30 lub 40 km/godz., czy też redukcji miejsc parkingowych, mimo iż są niepopularne, przynoszą oczekiwany efekt środowiskowy.

Wdrażanie zrównoważonego rozwoju oznacza także kreowanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych (m.in. kampanie promujące ruch rowerowy, szczególnie te adresowane do dzieci i młodzieży) oraz rozwijanie i popieranie tańszych, mniej uciążliwych dla środowiska systemów transportu:

- kolejowy - zadaniem jest zintegrowanie transportu miejskiego z kolejowym, tak by doprowadzić do elastycznego, efektywnego systemu komunikacji regionalnej,
- rowerowy - istotny jest rozwój bezpiecznej i zapewniającej wygodne poruszanie się infrastruktury w postaci dróg rowerowych, stref uspokojonego ruchu i parkingów rowerowych. Istotna jest również koordynacja z komunikacją publiczną w postaci możliwości przewozu rowerów w pojazdach transportu publicznego,



- pieszy - poprawa warunków ruchu pieszego jest często najważniejszym krokiem w programach rewitalizacji centralnych, historycznych części miast. Dzięki zwiększeniu liczby pieszych obszary te odzyskują funkcje turystyczne, rekreacyjne i handlowe.

Tak, więc system transportu realizując zrównoważony rozwój musi:

- intensywnie promować skuteczny i korzystny cenowo transport publiczny oraz jednocześnie racjonalizować transport prywatny,
- budować nowoczesną infrastrukturę transportową oraz modernizować infrastrukturę istniejącą, również przeznaczoną dla ruchu rowerowego i pieszego, a także wyposażać ją w systemy sterowania ruchem,
- używać środki transportu wysokiej jakości, bezpieczne w ruchu i przyjazne dla środowiska, wyposażone w wydajne silniki i układy paliwowe, przystosowane do paliw alternatywnych,
- stosować nowoczesne strategie utylizacji tych środków,
- stosować systemy zarządzania oparte o europejskie normy zarządzania jakością (EMAS, ISO 14001).

Unia Europejska udziela wsparcia działaniom na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu, zarówno poprzez współfinansowanie inwestycji transportowych, jak i poprzez merytoryczne inicjowanie i patronowanie różnym akcjom informacyjnym. Wskazuje także przesłanki, istotne dla rozwoju systemu transportowego: „najlepszą praktykę”, „innowacyjność” i „zrównoważony rozwój”:

- „najlepsza praktyka” sprowadza się do wykorzystania najlepszych doświadczeń w dziedzinach planowania przestrzennego i zarządzania transportem oraz wspierania komunikacji publicznej. Dziedziny te winny być ze sobą powiązane i uwzględniać cele bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości środowiska,
- „innowacyjność” przejawia się we wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań w zakresie planowania przestrzennego i zarządzania transportem. Innowacje powinny być podstawą decyzji dotyczących planowania przestrzennego (lokalizacji miejsc pracy, osiedli mieszkaniowych, innych czynników generujących ruch) oraz zarządzania transportem. Na zachowania komunikacyjne równie ważny wpływ ma uspokojenie ruchu czy priorytet dla autobusów, jak i inwestycje w postaci nowych osiedli mieszkaniowych czy centrów handlowych. Do polityki innowacyjnej należy także rozwój branży telekomunikacyjnej, dającej szansę odciążenia sieci komunikacyjnej: praca czy handel przez Internet mogą stanowić czynnik zmniejszający potrzebę dokonywania podróży,
- „zrównoważony rozwój” wdrażany konsekwentnie przyczynia się do uzyskania takiego podziału zadań przewozowych, w którym główną rolę odgrywa transport przyjazny środowisku.

Tak więc system transportowy, realizując zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy, wymusza koordynację (a nawet podporządkowanie) wszelkich działań politycznych, gospodarczych i społecznych z wymogami ochrony środowiska i w tym aspekcie opiera się na następujących zasadach:

- polityka przestrzenna - zagospodarowanie terenu ukierunkowane na ograniczanie zapotrzebowania na transport



(wielofunkcyjność osiedli miejskich),

- polityka gospodarcza - rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki ukierunkowany na zmniejszanie ich transportochłonności (rozwój kolejowego przewozu towarów, wprowadzanie tranzytu kolejowego ograniczającego tranzytowy transport samochodowy),
- polityka społeczna - kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych (zachęcanie do korzystania z komunikacji publicznej oraz do korzystania z niesilnikowych środków transportu).

Podsumowując, zrównoważony rozwój może zostać osiągnięty poprzez realizację wielu różnorodnych zadań, wśród których można wyróżnić:

Zadania ogólnego przeznaczenia:

- Reorganizacja układu połączeń i rozkładów linii. Usprawnienie połączeń i lepsza obsługa obszaru. Budowa systemu połączeń „bez barier”.
- Zakup dalszych pojazdów niskopodłogowych do obsługi systemu linii „bez barier”.
- Budowa i modernizacja przystanków pod kątem dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych
- Wyposażenie przystanków w elementy poprawiające warunki oczekiwania na pojazd (ławki, wiaty) oraz informacje o usługach
- Zakup urządzeń komunikujących się z osobami niewidomymi (przystanki)

Zadania w zakresie zwiększenia konkurencyjności komunikacji publicznej:

- Uprzywilejowanie ruchu komunikacji publicznej np. poprzez wprowadzenie na głównych ciągach komunikacyjnych priorytetów dla autobusów (np. w sterowaniu sygnalizacją uliczną dla skrócenia czasów ich przejazdów);
- Wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania
- Wprowadzenie systemu „Parkuj i Jedź” (P&R)
- Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych

Zadania w zakresie budowy zintegrowanego systemu taryfowego:

1. Modernizacja dróg lokalnych i pętli w rejonach peryferyjnych dla usprawnienia możliwości obsługi komunikacją zbiorową
2. Budowa Zintegrowanego Węzła Wymiany Pasażerskiej w rejonie Dworca Kolejowego i Autobusowego
3. Modernizacja infrastruktury pod kątem usprawnienia powiązań pomiędzy różnymi formami transportu.

Zadania w zakresie zmniejszenia uciążliwości transportu publicznego dla środowiska:

1. Dalsze inwestycje taborowe i wymiana pozostałych autobusów starszych aniżeli 10 lat.
2. Zakup taboru z silnikami zasilanymi ekologicznym paliwem, lub o napędzie alternatywnym z przyszłej perspektywy budżetu Unii Europejskiej na lata 2014-2020.
3. Dostosowanie zaplecza technicznego do obsługi pojazdów z napędem ekologicznym.
4. Stworzenie warunków do przewozu rowerów środkami transportu publicznego na wybranych trasach

4.3.2 ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ Z UWZGLĘDNIENIEM INFRASTRUKTURY OBSZARU

Ważnym elementem sprawnie funkcjonującego transportu miejskiego jest rozwinięta, reprezentująca odpowiedni poziom techniczny i jakościowy infrastruktura. Jej elementami są:

- wydzielone pasy dla autobusów, umożliwiające indywidualny, niezależny przejazd pojazdu na odcinku, gdzie występowały trudności z planowym przejazdem, spowodowane zatorami, niską przepustowością, czy geometrią odcinka,
- zatoki lub antyzatoki przystankowe, które spowalniają ruch w rejonie przystanku, a tym samym podnoszą poziom bezpieczeństwa pasażerów,
- podwyższone nawierzchnie przystanków do poziomu pierwszego stopnia w pojeździe,
- węzły komunikacyjne, wspólne dla różnych linii czy też środków komunikacji wraz z punktami obsługi pasażerów,
- specjalna sygnalizacja dla autobusów na skrzyżowaniach oraz na przystankach, która pozwala na sprawniejszy przejazd przez skrzyżowania oraz wyjazd z przystanków,
- detektory, pętle indukcyjne itp. urządzenia wykrywające pojazd komunikacji miejskiej i pozwalające mu na priorytetowy przejazd przed innymi uczestnikami ruchu,
- wyświetlacze na przystankach informujące o rzeczywistych przyjazdach pojazdów, kierunku ich dalszej jazdy, opóźnieniach, objazdach itp.,
- system GPS, służący do monitorowania pozycji pojazdów,
- informacje internetowe oraz sms-owe dla pasażerów o komunikacji publicznej,



- bilet elektroniczny, który pozwala na integrację wielu przewoźników w jednym systemie transportowym oraz umożliwia wprowadzanie różnych form odpłatności za korzystanie z komunikacji publicznej przez różne grupy pasażerów,
- automaty biletowe na przystankach i w pojazdach, umożliwiające dogodne zaopatrzenie się w bilet albo doładowanie konta w bilecie elektronicznym,
- komfortowy, niskopodłogowy / nisko wejściowy tabor,
- nowoczesna, dobrze wyposażona zajezdnia dla obsługi taboru.

Realizując opisane wyżej elementy infrastruktury uzyskuje się coraz wyższy poziom usług transportu publicznego.

4.4 POTRZEBY I ZASADY INTEGRACJI TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Zróżnicowanie rodzajów przewozów i odległości wymaga koordynacji poszczególnych podsystemów oraz gałęzi transportowych w obszarze MOF. Koordynacja poszczególnych podsystemów i gałęzi transportowych w przewozach pasażerskich to usprawnienie całego cyklu podróży w tym zakresie:

- współdziałania wszystkich elementów składowych realizacji potrzeb przewozowych w ramach pasażerskiego systemu transportu;
- integracji z innymi podsystemami i gałęziami transportu, co pozwala na spełnienie oczekiwań pasażera, co do punktualnego i szybkiego dotarcia do celu podróży.

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązującymi w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji 75 % transport publiczny - 25 % transport indywidualny. Jednak biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację ruchu w mieście - powszechne dążenie do posiadania samochodów prywatnych, jako minimalne proporcje przyjmuje się podział 50 % - 50 %.

Zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Oprócz usprawnienia komunikacji zbiorowej należy zintegrować transport publiczny z transportem indywidualnym także poprzez tworzenie wspólnej infrastruktury:

- terminali intermodalnych (przesiadkowych, węzłowych);
- parkingów „Parkuj i Jedź” (P&R);
- systemu informacji i zarządzania ruchem;
- systemu ścieżek rowerowych (B&R).

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspierać, a nie wchodzić z sobą w konflikt. Transport publiczny przede wszystkim



powinien dominować w przewozach miejskich, w relacjach dom - praca i dom - szkoła oraz w innych podróżach do centrum miasta.

Realizacja Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego MOF Malborka przyczyni się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego poprzez:

- usprawnienie jego funkcjonowania,
- wykształcenie nowoczesnych i wygodnych węzłów integracyjnych oraz punktów obsługi pasażera,
- skrócenie czasów podróży,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podniesienie komfortu podróżowania, estetyki i czystości pojazdów,
- zwiększenie liczby pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych,
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych,
- stabilny system finansowania transportu publicznego

Integracja transportu stanowi istotny instrument krajowej i europejskiej polityki transportowej. Integracja obejmuje całą sieć połączeń, infrastrukturę, taryfy, systemy biletowe, informację, marketing. Dzięki ścisłej i sprawnej współpracy różnych przewoźników prowadzi do poprawy poziomu i jakości usług.

Koncepcje integracji transportu mogą obejmować:

1. Integrację systemów transportu zbiorowego o różnym zasięgu przestrzennym (np. transportu regionalnego kolejowego z regionalnym autobusowym oraz z komunikacją miejską),

Bardzo ważnym czynnikiem integracji różnych środków transportu komunikacji publicznej jest synchronizacja rozkładów jazdy. I tu komunikacja kołowa czyli miejska, podmiejska i autobusowa dalekobieżna musi być dostosowana do komunikacji kolejowej. W autobusowych rozkładach jazdy przyjazd musi być dopasowany do odjazdu pociągu i później odjazd autobusu musi być dostosowany do przyjazdu pociągu. Z prowadzonych badań ankietowych wynika, że pasażerowie bardziej cenią poziom skomunikowanie czyli częstszej możliwości dojechania do celu nawet z przesiadkami aniżeli rzadkie dotarcie do celu jednym środkiem transportu. **Tu kluczowym czynnikiem jest rozkład jazdy i ilość połączeń.**

2. Integrację transportu zbiorowego i indywidualnego

W tym przypadku kluczowym czynnikiem poprawy dostępności komunikacyjnej jest budowa parkingów typu Park & Ride (Parkuj i jedź) przy kluczowych dworcach kolejowych oraz Bike & Ride (Zaparkuj rower i jedź) przy kluczowych dworcach kolejowych oraz miejscach użyteczności publicznej.



Park & Ride

Rozwój systemu parkingów Parkuj i Jedź jest korzystny z punktu widzenia oddziaływania na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców MOF. Należy traktować go jako uzupełnienie systemu komunikacyjnego i powinny być ulokowane przy stacjach kolejowych. Przy tego typu przedsięwzięciach konieczna jest współpraca lokalnych władz samorządowych, władz województwa, władz miasta Malborka i przewoźników kolejowych. Celem redukcji kosztów obsługi systemu P&R jest możliwe również wprowadzenie opłat za korzystanie z tego typu parkingów.

Możliwe warianty funkcjonowania systemu P&R to:

- Parkowanie bezpłatne ze swobodnym dostępem do parkingu plus przejazd koleją wg obowiązującej taryfy,
- Parkowanie płatne plus przejazd koleją (regionalną) bezpłatny dla posiadacza karty parkingowej P&R
- Parkowanie bezpłatne na podstawie biletu kolejowego plus przejazd koleją płatny wg. Obowiązującej taryfy.

Każdy z tych wariantów ma swoje zalety i wady i w zależności od konkretnego przypadku i parkingu jest może kształtować się inaczej.

Bike & Ride

Rowery, jako element systemu transportowego, cieszą się rosnącą popularnością w miastach na całym świecie. Jest to związane z wprowadzaniem i realizacją przez jednostki miejskie polityk transportowych zrównoważonego rozwoju, które za jeden z celów stawiają promocję ruchu rowerowego. W ten sposób miasta chcą kształtować zachowania komunikacyjne mieszkańców.

Komunikacja rowerowa stanowi jedną z najbardziej pożądanых form transportu w mieście – nie generuje korków, hałasu, nie zanieczyszcza powietrza, a przy tym zajmuje na ulicy znacznie mniej miejsca niż samochody. Wszystkie te cechy pozwalają uznawać rower za przyjazny środek miejskiego transportu i promować w ten sposób zdrowy tryb życia.

Integracja komunikacji rowerowej z komunikacją publiczną znacząco zwiększa atrakcyjność transportu publicznego. Co za tym idzie, zwiększa częstotliwość korzystania z niego, a także wpływa na redukcję korków, hałasu i zanieczyszczenia. Poprawie ulega także zdrowie mieszkańców.

Flagowym przykładem integracji obu systemów jest Holandia, gdzie 35% osób, które korzystają z pociągów, docierają na dworzec przy pomocy roweru.

Grupę osób najczęściej korzystających z systemu roweru publicznego stanowią osoby, odbywające podróże jednośladem do, bądź w granicach obszarów miejskich. Prowadzi to do ograniczenia korzystania z samochodu na krótkich podróżach wewnątrz miasta oraz zmniejsza natężenie ruchu w mieście.

Światowe badania wskazują, że słaba jakość infrastruktury rowerowej oraz niski poziom bezpieczeństwa podczas korzystania z roweru w mieście w większym stopniu determinują wybór roweru jako środka transportu, niż warunki pogodowe.



Ilustruje to poniższa tabela:

Tabela 37. Porównanie odsetka osób dojeżdżających do pracy na rowerze w trzech miastach o zbliżonych warunkach pogodowych

Miasto	przeciętna roczna temperatura [°C]	przeciętne roczne opady (mm)	procent osób dojeżdżających rowerem do pracy
Amsterdam	9	800	35%
Kopenhaga	5	1500	40%
Toronto	8	800	<1%

Źródło: *Bicycle Use and Safety in Paris, Boston and Amsterdam (Transportation Quarterly)*

4.4.1 INTEGRACJA TARYFOWA

Kluczowym zagadnieniem staje się tutaj integracja, która dokonuje się na bardzo wielu płaszczyznach, podporządkowanych zwykle nadrzędnej celowi tworzenia spójnego, sprawnego i przyjaznego dla mieszkańców kompleksowego systemu transportu zbiorowego, obejmującego przewozy wielomodalne. W tym zakresie, w wielu wypadkach koleje regionalne przystępują do wspólnych projektów, których liderami są zarządy transportu poszczególnych aglomeracji. W tym kontekście należy rozróżnić integrację taryfową od integracji systemów biletowych. Integracja taryf pozwala pasażerowi zrealizować podróż od punktu startowego do punktu docelowego w zamian za taką samą opłatę, niezależnie od wybranego środka transportu. Integracja biletowa natomiast ma miejsce, gdy istnieje możliwość zapłacenia tym samym biletem w każdym z wybranych środków transportu.

Dlaczego integracja, również w zakresie taryf i biletów, jest korzystnym procesem? Dla pasażera, w przypadku podróży różnymi środkami transportu, wymóg kupowania kilku różnych biletów często ma efekt zniechęcający, z uwagi na konieczność straty czasu, stania w kolejkach, itp. Zarówno użytkownicy, jak i przewoźnicy tracą wiele czasu na operacje związane z biletami. Ponadto wielokrotne płacenie sprawia, że pasażer ma większą świadomość kosztu podróży niż w przypadku, gdyby odbył ją własnym samochodem, co może sprawiać wrażenie, że transport publiczny jest droższy niż w rzeczywistości, tym samym odstraszać od korzystania z niego.

Harmonizacja taryf wraz z integracją systemów biletowych ułatwia korzystanie z transportu zbiorowego, bowiem efektywny system biletowy posiada istotny wpływ na klientów. System ten powinien być możliwie najprostszy, przejrzysty i wygodny dla pasażera, tak, aby w decydującym momencie podjął on decyzję o skorzystaniu właśnie z tego środka transportu. Nic więc dziwnego, iż od wielu lat zarządy transportu aglomeracji i regionów wielu krajów traktują integrację taryfowo-biletową jako jeden z najważniejszych priorytetów. W tym aspekcie bardzo pomocne okazują się nowe technologie, które oferują ogromne możliwości tworzenia sprawnych, wygodnych i atrakcyjnych zarówno dla użytkownika, jak i operatora systemów poboru opłat za przejazd

Integracja transportu jest postrzegana jako czynnik doskonalenia jakości usług przewozowych, prowadząc do wzrostu



atrakcyjności transportu zbiorowego. W szczególności ma ona pozwolić na:

- wzmocnienie pozycji konkurencyjnej transportu zbiorowego na rynku przewozów pasażerskich,
- obniżenie kosztów przewozów poprzez szersze możliwości ograniczenia kosztowej bezpośredniości połączeń oraz likwidacji substytucyjnych linii komunikacyjnych,
- uzyskiwanie szerszych możliwości prowadzenia marketingu (efektywniejsza dystrybucja, większe możliwości różnicowania cen, efektywniejsza promocja transportu zbiorowego).

Wykorzystanie zalet procesów integracyjnych na rynku przewozów pasażerskich powinno prowadzić do wzrostu popytu na usługi transportowe oraz racjonalizacji wydatkowania środków publicznych na realizację usług o charakterze użyteczności publicznej. Doświadczenia europejskie wskazują jednak, że nie ma wyraźnej korelacji pomiędzy integracją transportu a popytem na usługi transportowe. Przykładem mogą być procesy integracyjne w miastach i regionach niemieckich. Tworzenie związków komunikacyjno-taryfowych rozpoczęto tam już w latach 70. XX w. Proces ten zakończył się w połowie lat 90., kiedy zgodnie z obowiązującym w tym kraju prawem wszystkie jednostki terytorialne znalazły się w obrębie jednego z takich związków. Mimo wysokiego stopnia integracji nie nastąpiło oczekiwane przejęcie przez transport zbiorowy przewozów z transportu indywidualnego. Nie zaobserwowano tam także zmniejszenia zatłoczenia na drogach. Konsekwencją wdrażanych procesów integracyjnych w transporcie regionalnym jest wzrost zaangażowania administracji samorządowej w sferę realną rynku transportowego.

Integracja transportu, mimo wskazywanych zalet dla pasażera, może prowadzić do pogorszenia oferty przewozowej. Ograniczenie liczby kursów autobusowych – jako skutek integracji oferty transportu kolejowego i autobusowego – mogłoby się przyczynić do racjonalizacji wykorzystania proekologicznego transportu kolejowego. Takie działanie, być może uzasadnione korzyściami zewnętrznymi, będzie jednak prowadziło do zmniejszenia możliwości wyboru sposobu zaspokajania potrzeb przewozowych przez użytkowników transportu, a w konsekwencji do spadku wartości usług dla pasażera. Dążenie do integracji transportu w regionie (miejskiego i regionalnego), przy jednoczesnym wzroście zaangażowania samorządu w sferę realną transportu, będzie prowadziło do powoływania regionalnych zarządów transportu. Zakres działalności organizatora przewozów w regionie powinien obejmować przede wszystkim ustalanie zapotrzebowania na przewozy, planowanie oferty, ogłaszanie przetargów na obsługę poszczególnych linii i wybór przewoźników, zawieranie umów z przewoźnikami, finansowanie przewozów, kontrolę zakresu i standardu usług świadczonych przez operatorów, organizację węzłów przesiadkowych, kształtowanie cen i norm jakościowych, planowanie inwestycji oraz promocję transportu publicznego.

Z prowadzonych badań integracją transportu w regionie zainteresowane są przedsiębiorstwa transportowe. Postrzegają one integrację jako czynnik zwiększający efektywność ich funkcjonowania.

Podsumowując powyższą analizę można stwierdzić, że integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym oraz integracja taryfowa podnosi konkurencyjność transportu publicznego.



5. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE

UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

W poniższej tabeli przedstawiono najważniejsze postulaty przewozowe oraz pożądaný poziom ich realizacji.



Tabela 38. Standard realizacji usług w odniesieniu do postulatów przewozowych

POSTULAT PRZEWOZOWY	POŻĄDANY POZIOM REALIZACJI USŁUG
<p>DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie liczby przystanków odpowiadających potrzebom komunikacyjnym mieszkańców MOF Malborka. • Budowa zatok przystankowych w miejscach które tego wymagają. • Zwiększenie udziału przystanków posiadających wiaty. • Budowa nowych przystanków w lokalizacjach odpowiadających potrzebom mieszkańców obszaru.
<p>CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSWANIA POJAZDÓW</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów na liniach o większym natężeniu podróży. • Dostosowanie częstotliwości kursowania pojazdów do potrzeb mieszkańców powiatu w szczególności tych podróżujących komunikacją do miejsc pracy i szkół ponadgimnazjalnych. • Utrzymanie wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów w godzinach szczytu porannego i popołudniowego.
<p>BEZPOŚREDNIOŚĆ POŁĄCZENIA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zapewnienie jak największej ilości połączeń bezpośrednich zgłaszanych w postulatach przez mieszkańców (jeśli ich uruchomienie jest zasadne). • Zapewnienie połączeń bezpośrednich pomiędzy sąsiadującymi ze sobą siedzibami władz gmin i miast.
<p>INFORMACJA</p>	<p>Wyposażenie przystanków w:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rozkłady jazdy 2. Obowiązujące opłaty za przejazd 3. Obowiązujące uprawnienia do ulgowych

	<p>przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego</p> <p>4. Regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.</p>
<p>OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO</p>	<p>Postulaty zawarte w Planie Transportowym mogą pozytywnie wpływać na zwiększenie ochrony środowiska naturalnego poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • poprawę jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych, • popularyzację środków transportu zbiorowego, • promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej, • eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe), • zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.
<p>DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO</p>	<p>Komunikacja publiczna powinna uwzględniać również potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • eksploatację autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsca przeznaczone dla wózków, • zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu lub budowanie przystanków o platformach niższych o 3-4 cm względem linii nadwozia pojazdu, co uczyni różnicę poziomów akceptowalną dla osób



niepełnosprawnych oraz ograniczy ryzyko uszkodzeń autobusów o krawędzie peronów przystankowych),

- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej,
- wprowadzenie rampy wjazdowej w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,
- wyznaczenie bezpiecznych miejsc w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,
- zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu - głosową i elektroniczną (wyświetlacz).

Dostosowany do powyższych zasad i standardów, system transportu publicznego zapewnia sprawną obsługę pasażerów, uzyskując w ich oczach pozytywne oceny, jak również umożliwia sprawne i punktualne poruszanie się po całym obszarze objętym planem transportowym.

Warto podkreślić, że dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkowało rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

5.1 SKOMUNIKOWANIE WĘZŁA MALBORK

Komunikacja kolejowa odgrywa istotne znaczenie w życiu mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka. Pomimo tego, że organizatorem transportu kolejowego na terenie województwa pomorskiego (w tym MOF Malborka) jest marszałek województwa pomorskiego, istotnym wydaje się zapewnienie możliwie największej integracji systemów transportu publicznego na obszarze MOF Malborka.

Dzięki działaniom ukierunkowanym na tworzenie zintegrowanych systemów transportowych podnosi się **atrakcyjność** oraz przede wszystkim **konkurencyjność** transportu publicznego, względem transportu indywidualnego.

W przypadku MOF Malborka priorytetem z punktu widzenia organizacji transportu powinno być zapewnienie synchronizacji rozkładów jazdy komunikacji miejskiej funkcjonującej na obszarze miasta Malborka z odjazdami/przyjazdami pociągów. Podobna zasada powinna dotyczyć synchronizacji połączeń w powiatowych przewozach pasażerskich z odjazdami/przyjazdami pociągów na stacji Malbork i pozostałych stacjach i przystankach kolejowych na terenie MOF Malborka.

Poniżej poddano analizie stopień synchronizacji rozkładów komunikacji miejskiej z komunikacją odjazdową.

Na potrzeby opracowania jego autorzy przyjęli następujące założenia:

- przyjazd/odjazd poszczególnej linii MZK (wg przystanku Malbork-Dworzec PKP) powinien następować na minimum 3, a



maksymalnie 10 minut przed przyjazdem lub odjazdem pociągu wojewódzkiego/dalekobieżnego

- analizowano osobno synchronizację/skomunikowanie obu rodzajów transportu w odniesieniu dla osób przesiadających się do pociągów z komunikacji miejskiej oraz dla osób przesiadających się do komunikacji miejskiej z pociągów
- odsetek skomunikowań dla obu wymienionych kategorii podano z podziałem na poszczególne przedziały godzinowe

Wnioski:

Synchronizacja komunikacji miejskiej i komunikacji kolejowej na węźle przesiadkowym w Malborku w stopniu zadowalającym pokrywa potrzeby mieszkańców Miasta Malborka i okolic. Współczynnik synchronizacji połączeń osiągnął:

- A. komunikacja miejska>pociąg **79,78 proc.**
- B. pociąg>komunikacja miejska **82,02 proc.**

Dodatkowo należy wskazać, że odsetek synchronizacji rozkładów obu rodzajów transportu zbiorowego w relacji przesiadkowej: komunikacja miejska>pociąg w godzinach szczytu porannego (5.00-8.00) jednokrotnie osiągnął współczynnik 100 proc. Najgorzej prezentował się przedział 6.00-7.00, gdzie ten sam wskaźnik osiągnął 66,67 proc. W tym przedziale godzinowym dwa odjazdy pociągów ze stacji Malbork nie były zsynchronizowane z przyjazdem komunikacji miejskiej do węzła przesiadkowego Malbork.

W przypadku szczytu popołudniowego w relacji przesiadkowej pociąg >komunikacja miejska, wskaźnik ten trzykrotnie osiągnął 100 proc., w pozostałych przedziałach godzinowych kształtował się na poziomie od 16,67 proc. do 60,00 proc.

Niezależnie od rygorystycznej metodologii przyjętej przez autorów tego opracowania do opisywanej analizy, ta stanowi istotną wskazówkę w kształtowaniu w przyszłości rozkładów jazdy w kontekście węzła przesiadkowego Malbork. Niezbędne ze strony MKZ jest monitorowanie zmian w kolejowym rozkładzie jazdy, gdzie celem powinno być osiągnięcie wskaźnika 100 proc. w relacji przesiadkowej komunikacja miejska>pociąg w godzinach szczytu porannego oraz w relacji przesiadkowej pociąg>komunikacja miejska w godzinach szczytu popołudniowego.

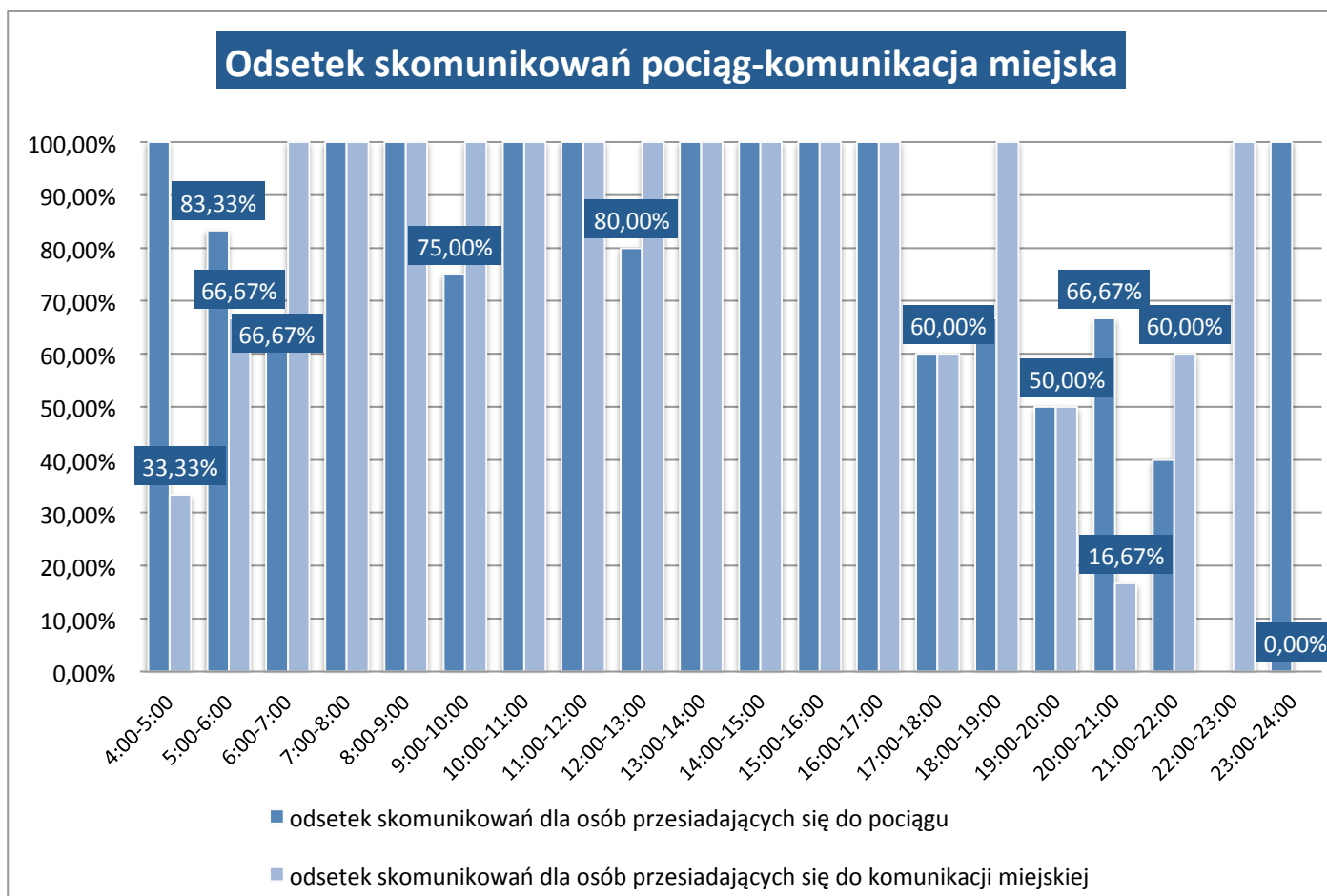
Tabela 39. Odsetek skomunikowań w poszczególnych przedziałach godzinowych dla stacji kolejowej Malbork

Przedział godz.	stosunek skomunikowań połączeń dla osób przesiadających się do pociągu	stosunek skomunikowań połączeń dla osób przesiadających się do komunikacji miejskiej	odsetek skomunikowań dla osób przesiadających się do pociągu	odsetek skomunikowań dla osób przesiadających się do komunikacji miejskiej
4:00-5:00	3/3	1/3	100,00%	33,33%
5:00-6:00	5/6	4/6	83,33%	66,67%
6:00-7:00	4/6	6/6	66,67%	100,00%
7:00-8:00	5/5	5/5	100,00%	100,00%
8:00-9:00	4/4	4/4	100,00%	100,00%

9:00-10:00	3/4	4/4	75,00%	100,00%
10:00-11:00	3/3	3/3	100,00%	100,00%
11:00-12:00	3/3	3/3	100,00%	100,00%
12:00-13:00	4/5	5/5	80,00%	100,00%
13:00-14:00	6/6	6/6	100,00%	100,00%
14:00-15:00	3/3	3/3	100,00%	100,00%
15:00-16:00	8/8	8/8	100,00%	100,00%
16:00-17:00	4/4	4/4	100,00%	100,00%
17:00-18:00	3/5	3/5	60,00%	60,00%
18:00-19:00	4/6	6/6	66,67%	100,00%
19:00-20:00	2/4	2/4	50,00%	50,00%
20:00-21:00	4/6	1/6	66,67%	16,67%
21:00-22:00	2/5	3/5	40,00%	60,00%
22:00-23:00	0/2	2/2	0,00%	100,00%
23:00-24:00	1/1	0/1	100,00%	0,00%



Wykres 12. Odsetek skomunikowań pociąg-komunikacja miejska



Poniższa tabela prezentuje szczegółowo synchronizację rozkładową komunikacji miejskiej z komunikacją kolejową wraz ze wskazaniem linii MKZ, objętych skomunikowaniem z węzłem przesiadkowym Malbork.

Tabela 40. Detaliczne zestawienie skomunikowań pociąg-komunikacja miejska

L.p.	godz. odjazdu danego pociągu	Kierunek	Przewoźnik	Marka	Synchronizacja dla osób przesiadających się do pociągu (T/N)	Synchronizacja dla osób przesiadających się do komunikacji miejskiej (T/N)	Z którymi liniami? (kierunek)
1	04:30	Gdynia Chylonia	Przewozy Regionalne		T	N	1 (Wielbark-Cmentarz)
2	04:37	Kwidzyn	Przewozy Regionalne		T	N	1 (oba kierunki)
3	04:59	Elbląg	Przewozy Regionalne		T	T	1 (oba kierunki), 6 (oba kierunki)

4	05:00	Gdynia Chylonia	Przewozy Regionalne		T	T	1 (oba kierunki), 6 (oba kierunki)
5	05:12	Grudziądz	Przewozy Regionalne		T	T	1 (oba kierunki), 6 (oba kierunki)
6	05:22	Gdynia Chylonia	Przewozy Regionalne		T	N	1 (Wielbark-Cmentarz), 6 (oba kierunki)
7	05:26	Iława Główna	Przewozy Regionalne		T	T	1 (Piaski-Intertop), 6 (Pl. Słowiański-Starostwo)
8	05:37	Gdynia Chylonia	Przewozy Regionalne		T	T	1 (oba kierunki), 6 (oba kierunki)
9	05:56	Elbląg	Przewozy Regionalne		N	N	
10	06:04	Kraków Główny	PKP Intercity	EIP	T	T	1 (oba kierunki), 3 (Osiedle Słupecka), 6 (oba kierunki)
11	06:19	Gdynia Chylonia	Przewozy Regionalne		T	T	1 (Piaski-Intertop), 6 (Piaski II)
12	06:21	Kwidzyn	Przewozy Regionalne		T	T	1 (oba kierunki), 6 (Pl. Słowiański-Starostwo)
13	06:28	Olsztyn Główny	Przewozy Regionalne		N	T	3 (Osiedle Słupecka)
14	06:32	Elbląg	Przewozy Regionalne		T	T	1 (oba kierunki), 3 (Osiedle Słupecka)
15	06:58	Gdynia Chylonia	Przewozy Regionalne		N	T	1 (Wielbark-Cmentarz), 6 (Piaski II)
16	07:04	Warszawa Zachodnia	PKP Intercity	EIP	T	T	1 (Piaski-Intertop), 2 (Pl. Słowiański-Starostwo), 6 (Pl. Słowiański-Starostwo)
17	07:21	Elbląg	Przewozy Regionalne		T	T	1 (Piaski-Intertop), 3 (Piaski-Daleka), 6 (oba kierunki)
18	07:25	Iława Główna	Przewozy Regionalne		T	T	1 (oba kierunki), 3 (Piaski-Daleka)
19	07:36	Gdynia Chylonia	Przewozy Regionalne		T	T	1 (Wielbark-Cmentarz), 3 (oba kierunki), 5 (Piaski-Daleka), 6 (Piaski II)



20	07:55	Małkinia	PKP Intercity	TLK	T	T	1 (oba kierunki), 3 (Osiedle Słupecka), 4 (Piaski-Daleka), 6 (oba kierunki)
21	08:04	Katowice	PKP Intercity	EIP	T	T	1 (oba kierunki), 6 (Pl. Słowiański-Starostwo)
22	08:18	Gdynia Główna	PKP Intercity	TLK	T	T	1 (Piaski-Intertop), 2 (Pl. Słowiański-Starostwo), 6 (oba kierunki)
23	08:36	Tczew	Przewozy Regionalne		T	T	1 (oba kierunki), 6 (oba kierunki)
24	08:53	Szczecin Główny	PKP Intercity	TLK	T	N	3 (Piaski-Daleka), 6 (oba kierunki)
25	09:04	Gdynia Główna	PKP Intercity	EIP	N	T	1 (oba kierunki), 6 (Pl. Słowiański-Starostwo)
26	09:12	Gdynia Chylonia	Przewozy Regionalne		T	T	1 (Wielbark-Cmentarz), 3 (Osiedle Słupecka), 6 (Piaski II)
27	09:41	Gdynia Główna	Przewozy Regionalne		T	T	1 (Piaski-Intertop), 2 (Pl. Słowiański-Starostwo), 6 (oba kierunki)
28	10:00	Tczew	Przewozy Regionalne		T	T	1 (oba kierunki), 6 (oba kierunki)
29	10:04	Wien Westbahnhof	PKP Intercity	EIC	T	T	1 (oba kierunki), 6 (Pl. Słowiański-Starostwo)
30	10:34	Warszawa Zachodnia	PKP Intercity	IC	T	T	1 (Wielbark-Cmentarz), 2 (Pl. Słowiański-Starostwo), 6 (Pl. Słowiański-Starostwo)
31	10:43	Elbląg	Przewozy Regionalne		T	T	1 (oba kierunki), 3 (Piaski-Daleka), 6 (Pl. Słowiański-Starostwo)
32	11:04	Gdynia Główna	PKP Intercity	EIP	T	T	1 (oba kierunki), 6 (Pl. Słowiański-Starostwo)

33	11:08	Gdynia Chylonia	Przewozy Regionalne		T	T	1 (oba kierunki), 6 (Piaski II)
34	11:59	Elbląg	Przewozy Regionalne		T	T	1 (Piaski-Intertop), 2 (Pl. Słowiański-Starostwo), 3 (Piaski-Daleka), 6 (oba kierunki)
35	12:04	Gdynia Główna	PKP Intercity	EIP	T	T	1 (oba kierunki), 6 (Pl. Słowiański-Starostwo)
36	12:14	Kraków Główny	PKP Intercity	EIP	T	T	1 (Wielbark-Cmentarz), 6 (Pl. Słowiański-Starostwo)
37	12:14	Szczecin Główny	PKP Intercity	TLK	T	T	1 (Wielbark-Cmentarz), 6 (Pl. Słowiański-Starostwo)
38	12:17	Gdynia Główna	Przewozy Regionalne		T	T	1 (oba kierunki), 6 (oba kierunki)
39	12:22	Grudziądz	Przewozy Regionalne		N	T	1 (Piaski-Intertop), 6 (oba kierunki)
40	13:04	Gdynia Główna	PKP Intercity	EIP	T	T	1 (oba kierunki), 6 (Pl. Słowiański-Starostwo)
41	13:04	Olsztyn Główny	PKP Intercity	TLK	T	T	1 (oba kierunki), 6 (Pl. Słowiański-Starostwo)
42	13:13	Gdynia Główna	Przewozy Regionalne		T	T	1 (Wielbark-Cmentarz), 2 (Pl. Słowiański-Starostwo), 3 (Piaski-Daleka), 6 (oba kierunki)
43	13:37	Olsztyn Główny	Przewozy Regionalne		T	T	1 (Piaski-Intertop, 6 (oba kierunki)
44	13:41	Kwidzyn	Przewozy Regionalne		T	T	1 (Piaski- Intertop), 3 (Osiedle Słupecka), 6 (oba kierunki)
45	13:49	Bielsko Biała Główna	PKP Intercity	EIC	T	T	1 (oba kierunki), 6 (Piaski II)
46	14:20	Tczew	Przewozy Regionalne		T	T	1 (Piaski- Intertop), 3 (Piaski- Daleka), 5 (Piaski-Daleka), 6 (oba kierunki)

47	14:36	Olsztyn Główny	Przewozy Regionalne		T	T	1 (oba kierunki), 3 (Osiedle Słupecka), 5 (Piaski- Daleka), 6 (oba kierunki)
48	14:40	Działdowo	Przewozy Regionalne		T	T	1 (Piaski- Intertop), 6 (oba kierunki)
49	15:04	Gdynia Główna	PKP Intercity	EIP	T	T	1 (oba kierunki), 5 (Piaski- Daleka), 6 (Pl. Słowiański- Starostwo)
50	15:04	Gdynia Główna	PKP Intercity	EIP	T	T	1 (oba kierunki), 5 (Piaski- Daleka), 6 (Pl. Słowiański- Starostwo)
51	15:07	Gdańsk Główny	Przewozy Regionalne		T	T	1 (oba kierunki), 5 (Piaski- Daleka), 6 (Pl. Słowiański- Starostwo)
52	15:18	Elbląg	Przewozy Regionalne		T	T	1 (oba kierunki), 5 (Piaski- Daleka), 6 (oba kierunki)
53	15:20	Grudziądz	Przewozy Regionalne		T	T	1 (Piaski- Intertop), 5 (Piaski- Daleka), 6 (oba kierunki)
54	15:27	Iława Główna	Przewozy Regionalne		T	T	1 (oba kierunki), 3 (Piaski- Daleka), 6 (Pl. Słowiański- Starostwo)
55	15:43	Szczecin Główny	PKP Intercity	TLK	T	T	1 (oba kierunki), 3 (oba kierunki), 6 (oba kierunki)
56	15:57	Elbląg	Przewozy Regionalne		T	T	1 (Wielbark-Cmentarz), 3 (Osiedle Słupecka), 6 (oba kierunki)
57	16:04	Kraków Główny	PKP Intercity	EIP	T	T	1 (oba kierunki), 6 (Pl. Słowiański- Starostwo)
58	16:15	Gdynia Główna	Przewozy Regionalne		T	T	1 (Piaski- Intertop), 6 (Piaski II)
59	16:31	Kołobrzeg	PKP Intercity	IC	T	T	1 (oba kierunki), 6 (oba kierunki)

60	16:38	Kwidzyn	Przewozy Regionalne		T	T	1 (oba kierunki), 6 (oba kierunki)
61	17:04	Katowice	PKP Intercity	EIP	T	T	1 (Piaski- Intertop), 3 (Piaski-Daleka), 6 (Piaski II)
62	17:08	Gdynia Główna	Przewozy Regionalne		T	T	1 (oba kierunki), 6 (Piaski II)
63	17:20	Iława Główna	Przewozy Regionalne		N	N	
64	17:35	Elbląg	Przewozy Regionalne		N	T	1 (Wielbark Cmentarz)
65	17:51	Białystok	PKP Intercity	TLK	T	N	1 (Wielbark Cmentarz)
66	18:04	Kraków Główny	PKP Intercity	EIP	N	T	1 (oba kierunki),
67	18:05	Gdynia Główna	PKP Intercity	EIC	N	T	1 (oba kierunki)
68	18:18	Elbląg	Przewozy Regionalne		T	T	1 (oba kierunki)
69	18:20	Iława Główna	Przewozy Regionalne		T	T	1 (oba kierunki)
70	18:23	Kwidzyn	Przewozy Regionalne		T	T	1 (oba kierunki), 6 (oba kierunki)
71	18:41	Gdynia Chylonia	Przewozy Regionalne		T	T	1 (Wielbark Cmentarz), 3 (Osiedle Słupecka), 6 (Piaski II)
72	19:04	Gdynia Główna	PKP Intercity	EIP	T	T	1 (Piaski Intertop), 6 (Piaski II)
73	19:22	Grudziądz	Przewozy Regionalne		N	T	1 (Piaski Intertop), 3 (Piaski-Daleka), 6 (Plac Słowiański- Starostwo)
74	19:53	Gdynia Główna	PKP Intercity	TLK	T	N	1 (Wielbark-Cmentarz)
75	19:59	Elbląg	Przewozy Regionalne		N	N	
76	20:04	Gdynia Główna	PKP Intercity	EIP	N	N	
77	20:08	Gdynia Główna	Przewozy Regionalne		T	N	1 (oba kierunki)
78	20:20	Warszawa Zachodnia	PKP Intercity	EIP	N	T	1 (oba kierunki)
79	20:58	Przemysł Główny	PKP Intercity	TLK	T	N	1 (Piaski Intertop), 6 (Plac Słowiański- Starostwo)
80	20:58	Kraków Płaszów	PKP Intercity	TLK	T	N	1 (Piaski Intertop), 6 (Plac Słowiański- Starostwo)

81	20:58	Zagórz	PKP Intercity	TLK	T	N	1 (Piaski Intertop), 6 (Plac Słowiański- Starostwo)
82	21:04	Gdynia Główna	PKP Intercity	EIP	T	N	1 (Piaski Intertop)
83	21:07	Tczew	Przewozy Regionalne		N	N	
84	21:12	Elbląg	Przewozy Regionalne		N	T	1 (oba kierunki)
85	21:30	Olsztyn Główny	Przewozy Regionalne		N	T	1 (Wielbark-Cmentarz)
86	21:35	Gdynia Główna	Przewozy Regionalne		T	T	1 (Piaski Intertop), 6 (Piaski II)
87	22:15	Gdynia Główna	Przewozy Regionalne		N	T	1 (Piaski Intertop)
88	22:32	Elbląg	Przewozy Regionalne		N	T	1 (oba kierunki)
89	23:04	Gdynia Główna	PKP Intercity	EIP	T	N	1 (oba kierunki)

6. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ (SIP)

Zgodnie z Ustawą o Publicznym Transporcie Zbiorowym rolą organizatora transportu zbiorowego jest między innymi (art. 15 pkt.

1) zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:

- standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- systemu informacji dla pasażera.

Na prawidłowe funkcjonowanie Sytemu składają się następujące czynniki:

- odpowiedni dostęp: Aby był efektywny wymaga właściwej organizacji systemu informacji pasażerskiej.
- sprawność sytemu: Sprawność działania tego sytemu powinny charakteryzować następujące czynniki takie jak: kompleksowość, dostępność oraz łatwość w aktualizacji danych.

Na System Informacji Pasażerskiej powinny składać się:

- Oznakowania środków transportu (i odpowiednie ich wyposażenie)
- Oznakowania dworców, węzłów przesiadkowych i przystanków (oraz odpowiednie ich wyposażenie)
- Internetowy portal informacyjny

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, pasażer powinien zostać także poinformowany o następujących aspektach funkcjonowania

publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkłady jazdy
2. Obowiązujące opłaty za przejazd
3. Obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
4. Regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.

Aby spełnić wymogi zawarte w punktach 1-4, stosowne informacje podawane będą pasażerom zarówno na dworcach autobusowych- przede wszystkim w głównych miejscach przesiadkowych- jak i na stronach internetowych przewoźników oraz Organizatora transportu.

Możliwość skorzystania z węzłów przesiadkowych- z uwzględnieniem różnego rodzaju środków transportu (transport intermodalny).

Ważnym elementem komunikacji publicznej jest jakość obsługi pasażera jeszcze przed odbyciem podróży. Pasażer ma możliwość uzyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz o innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie takich informacji w Internecie. Innym rozwiązaniem jest tworzenie punktów obsługi pasażera w zakresie:

- Uzyskania informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej;
- Zapoznania się z możliwością dotarcia do celu podróży, a w przypadku braku połączenia bezpośredniego także z możliwości dogodnych przesiadek;
- Zapoznać się z obowiązującą taryfą i dokonać zakupu różnego rodzaju biletów;
- Uzyskania informacji o aktualnych zmianach w komunikacji;
- Uzyskania podstawowych informacji turystycznych dotyczących regionu.

Punkt obsługi pasażera powinien być zlokalizowany przy węźle przesiadkowym w Malborku w okolicach Dworca Autobusowego i Kolejowego, które ze sobą sąsiadują, a także w okolicach Dworca Kolejowego w Sztumie.

Poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera, komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla jej użytkowników, ułatwia im przemieszczanie się, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej.

System Informacji Pasażerskiej obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzi zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) i zmienne (dynamiczne).

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:



- mapę układu linii komunikacyjnych: dla dni powszednich, świątecznych i komunikacji nocnej
- rozkłady jazdy konkretnych linii
- rozkłady linii dla poszczególnych przystanków
- dodatkowe informacje przesiadkowe
- informacje o planowanych zmianach w rozkładach (podawane z wyprzedzeniem).

Rozkład jazdy zamieszczony na tablicach powinien uwzględniać następujące elementy:

- nazwę przystanku oraz numer porządkowy
- czas dojazdu do poszczególnych miejscowości
- wyróżnienie w rozkładzie węzłów przesiadkowych
- adres strony internetowej na której będą umieszczone wszystkie rozkłady jazdy
- dane kontaktowe organizatora i operatora transportu

Zintegrowane węzły przesiadkowe powinny zapewnić dostęp do informacji pasażerskiej w zakresie szerszym niż na zwykłym przystanku. Dodatkowo powinny być zawarte informacje o cenach biletów, ulgach oraz regulamin przewozu osób i bagaży. Elementem usprawniającym działanie systemu mogą być elektryczne ekrany wyświetlające aktualne informacje dotyczące obszaru węzła przesiadkowego (min. przyjazdy, odjazdy opóźnienia itp.).

Serwis internetowy, powinien zawierać następujące sekcje tematyczne:

- Rozkłady jazdy:
 - schemat linii komunikacyjnych,
 - wybór linii komunikacyjnej umożliwiający „przejście” do informacji o rozkładach jazdy dla poszczególnych przystanków (z możliwością ich pobrania w formie pliku PDF),
 - wybór dowolnego przystanku na sieci komunikacyjnej umożliwiający podgląd przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych wraz z wyświetleniem rozkładów jazdy,
 - informację czy dany pojazd jest przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych.
- Zasady taryfowo-biletowe:
 - ceny biletów i opłat
 - wykaz ulg
- Obsługa pasażera:



- regulamin przewozów,
- procedura wnoszenia skarg i zażaleń.

Dynamiczny system informacji pasażerskiej to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w dużych węzłach komunikacyjnych bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawianie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyłań ruchu na trasach spowodowanych różnorodnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.).

Przykładowa konfiguracja takiego systemu wygląda następująco:

- urządzenia nadawcze GPS zainstalowane w autobusach
- komputer centralny:
 - zbiera informacje z autobusów
 - na podstawie wbudowanych algorytmów wylicza oczekiwane, realne czasy dojazdów do ustalonych miejsc
 - porównuje obliczone czasy z obowiązującym rozkładem jazdy
 - podaje niezbędne informacje na stanowisko operatorskie / dyspozytorskie oraz do serwera komunikacyjnego
- serwer komunikacyjny:
 - wyświetla informację zbiorczą w miejscu ogólnodostępnym, jak pokazano na przykładzie poniżej
 - wyświetla informację indywidualną, dla poszczególnych przystanków / stanowisk odjazdu
 - wyświetla informacje specjalne, zgodnie z dyspozycją operatora systemu.

W przypadku przyspieszenia, bądź opóźnienia pojazdu, system sterowania ruchem i dynamiczna informacja pasażerska na przystanku mogą działać następująco:

- przyspieszony pojazd danej linii zostaje opóźniony poprzez sygnalizację tak, by na przystanek podjechał o właściwym czasie, co ma decydujące znaczenie w przypadku, gdy krzyżuje się z inną linią i występuje przypadek możliwości przesiadki pomiędzy liniami,
- opóźniony pojazd danej linii dostaje specjalny priorytet na skrzyżowaniach wyposażonych w sygnalizację, by skrócić czas opóźnienia,
- w przypadku niemożności odrobienia opóźnienia, dynamiczna informacja pasażerska pokazuje rzeczywisty czas przyjazdu, przez co pasażer odbiera przyjazd pojazdu, jako przyjazd planowy,

co łącznie przyczynia się do pozytywniejszego odbioru komunikacji miejskiej przez pasażerów oraz – przede wszystkim – do poprawienia komfortu poruszania się transportem publicznym.

W Malborku w pierwszej kolejności należałoby wprowadzić dynamiczny system informacji pasażerskiej we wszystkich pojazdach MZK. Wyposażenie takie obejmuje przede wszystkim elementy jak: wewnętrzne, elektroniczne tablice informacji pasażerskiej oraz zewnętrzne, elektroniczne wyświetlacze kierunkowe, system monitoringu wewnętrznego, system kontroli parametrów jazdy, oraz urządzenia komunikujące się z osobami niepełnosprawnymi. Dopiero w dalszej perspektywie należałoby rozważyć możliwość wprowadzenia dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach, zwłaszcza w głównych punktach przesiadkowych. Pozwoli to na poprawę komfortu oczekiwania pasażerów.

Bardzo dobrym i potrzebnym miejscem do wyświetlania tego typu informacji byłby punkt przesiadkowy, obejmujący Dworzec Kolejowy i Autobusowy. Umieszczone w kilku miejscach wyświetlacze powinny informować o:

- odjazdach kolejnych autobusów (w kolejności chronologicznej);
- opóźnieniach w ruchu oraz awariach;
- odjazdach pociągów

W ten sposób System Informacji Pasażerskiej spełniłby swoją rzeczywistą rolę, integrując różnych dostawców usług oraz służąc całemu miastu. Optymalna realizacja takiego systemu nie jest przedsięwzięciem drogim, jednakże wymaga bardzo dobrego wybrania miejsc do wyświetlania informacji oraz zaprojektowania całego systemu. Możliwe są dwa warianty realizacji:

- Oparcie danych wyświetlanych na panelach tylko o dostępne i przekazywane przez komputer rozkłady jazdy poszczególnych środków transportu;
- Oparcie danych wyświetlanych na panelach zarówno o rozkłady jazdy, jak i o bieżące położenia autobusów, które wraz z informacją o czasach dojazdu i utrudnieniach w ruchu pozwolą na wyświetlanie realnych informacji o odjazdach i opóźnieniach.

Działanie takiej formy informacji pasażerskiej oparte jest na przykład na systemie GPS w każdym autobusie, który może na bieżąco nadzorować każdy pojazd i w ten sposób ustalić dokładny przyjazd na dany przystanek. Dodatkową funkcją tego systemu jest bezpośredni nadzór nad autobusami obsługującymi linie komunikacyjne, co daje możliwość na przykład podmiany autobusu, który uległ awarii, wypadł z kursu itp.

Ważną kwestią dotyczącą organizacji Systemu Informacji Pasażerskiej dla MOF Malborka jest kwestia regulaminu dotyczącego korzystania z komunikacji miejskiej, a w szczególności uprawnienia do przejazdów ulgowych. Poniżej znajdują się uchwały regulujące wspomniane kwestie.

UPRAWNIENIA DO PRZEJAZDÓW BEZPŁATNYCH

(§3 Uchwały Nr XII/136/11 Rady Miasta Malborka z dnia 27 października 2011 r.)

Do korzystania z przejazdów bezpłatnych uprawnione są następujące osoby posiadające odpowiednie dokumenty:

1. osoby, których uprawnienia takie wynikają z odrębnych ustaw:

- A. posłowie i senatorowie – legitymacja poselska i senatorska
 - B. inwalidzi wojenni i wojskowi - książeczka inwalidy wojennego (wojskowego)
 - C. przewodnicy towarzyszący inwalidom wojennym i wojskowych całkowicie niezdolnym do pracy oraz samodzielnej egzystencji.
 - D. uczniowie realizujący obowiązek szkolny w szkołach specjalnych i ich opiekunowie, od miejsca zamieszkania do szkoły i z powrotem – legitymacja wydana przez szkołę lub placówkę opiekuńczą.
2. dzieci do lat 4 – na podstawie oświadczenia opiekuna o wieku dziecka,
 3. dzieci niepełnosprawne i młodzież niepełnosprawna - do ukończenia 16 roku życia, a w przypadku młodzieży uczącej się do czasu ukończenia nauki, nie dłużej niż do czasu ukończenia 24 lat, z tym, że dzieci i młodzież niepełnosprawna w wieku powyżej 16 lat, jeżeli niepełnosprawność jest w stopniu umiarkowanym lub znacznym - na podstawie legitymacji wydanej przez Zespół ds. Orzekania o Niepełnosprawności
 4. opiekunowie osób, o których mowa w pkt 3 w czasie przejazdu z podopiecznymi. Przez opiekunów lub przewodników należy rozumieć jedną osobę pełnoletnią, a w przypadku przewodnika osoby niewidomej – osobę, która ukończyła 13 lat, albo psa – przewodnika
 5. Członkowie Stowarzyszenia Polaków Poszkodowanych przez III Rzeszę – na podstawie legitymacji członkowskiej
 6. Członkowie Polskiego Czerwonego Krzyża – Zasłużeni Honorowi Dawcy Krwi I stopnia (po oddaniu 18 litrów krwi – mężczyźni, 16 litrów krwi – kobiety) – na podstawie następujących dokumentów: ważnej legitymacji wydanej przez Zarząd Rejonowy Polskiego Czerwonego Krzyża w Malborku wraz z dowodem osobistym
 7. osoby o znacznym stopniu niepełnosprawności i całkowicie niezdolni do pracy oraz samodzielnej egzystencji (dawna I grupa inwalidzka) - na podstawie ważnej legitymacji wydanej przez uprawnioną instytucję
 8. osoby niewidome o znacznym stopniu niepełnosprawności i całkowicie niezdolnie do pracy oraz samodzielnej egzystencji (dawna I grupa inwalidzka) - na podstawie ważnej legitymacji wydanej przez uprawnioną instytucję.
 9. opiekunowie osób niewidomych o znacznym stopniu niepełnosprawności i całkowicie niezdolnych do pracy oraz samodzielnej egzystencji (dawna I grupa inwalidzka). Przez przewodnika osoby niewidomej należy rozumieć osobę, która ukończyła 13 lat, albo psa – przewodnika.

(§ 4 Uchwały Nr XII/136/11 Rady Miasta Malborka z dnia 27 października 2011 r.)

Do korzystania z przejazdów z ulgą 50% uprawnione są następujące osoby posiadające odpowiednie dokumenty:

1. osoby uprawnione do korzystania z takiej ulgi na podstawie odrębnych ustaw:
 - A. kombatanci i inne osoby uprawnione na podstawie art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (t.j.: Dz. U. z 2002r. Nr 42 poz. 371. z



późn. zm.) - dokument potwierdzający nabycie uprawnień wynikających z w/w ustawy,

- B. studenci państwowych i niepaństwowych szkół wyższych na podstawie art. 188 ust. 1 ustawy z dnia 27 lipca 2005r. prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2005r. Nr 164 poz. 1365 z późn. zm.) – ważna legitymacja studencka lub inny odpowiedni dokument wydany przez właściwy organ,
- C. słuchacze kolegium pracowników służb społecznych oraz kolegiów nauczycielskich i nauczycielskich kolegiów języków obcych na podstawie art. 9f ust. 2 i art. 77 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (t.j.: Dz. U. z 2004r. Nr 256 poz. 2572 z późn. zm.) – legitymacja słuchacza kolegium.
 - 1. dzieci od lat 4 do momentu rozpoczęcia nauki w szkole - na podstawie oświadczenia opiekuna o wieku dziecka,
 - 2. uczniowie szkół podstawowych, gimnazjów i szkół ponadgimnazjalnych – na podstawie ważnej legitymacji szkolnej,
 - 3. emeryci, którzy ukończyli co najmniej: mężczyźni 65 lat, kobiety 60 lat – na podstawie następujących dokumentów: ważnej legitymacji wydanej przez organ uprawniony do przyznawania emerytur wraz z dowodem osobistym
 - 4. renciści - osoby całkowicie lub częściowo niezdolne do pracy, posiadające umiarkowany lub lekki stopień niepełnosprawności – na podstawie następujących dokumentów: ważnej legitymacji rencisty wraz z dowodem osobistym
 - 5. opiekunowie osób o znacznym stopniu niepełnosprawności i całkowicie niezdolnych do pracy oraz samodzielnej egzystencji (dawna I grupa inwalidzka) podczas przejazdu z podopiecznym.

§ 5 Uchwały Nr XII/136/11 Rady Miasta Malborka z dnia 27 października 2011 r.

- 1. Do korzystania z biletów miesięcznych ulgowych imiennych uprawnione są odpowiednio osoby wymienione w §4 (tj. osoby uprawnione do przejazdów ulgowych).
- 2. Do korzystania z biletów rocznych imiennych uprawnione są osoby, które ukończyły 70 rok życia na podstawie dowodu osobistego. Bilet roczny obowiązuje na rok od daty zakupu.

§ 6 Uchwały Nr XII/136/11 Rady Miasta Malborka z dnia 27 października 2011 r.

Uprawnienia do przejazdów ulgowych oraz bezpłatnych nie stanowią podstawy do ulgowego lub bezpłatnego przewozu rzeczy lub zwierząt.



7. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO NA OBSZARZE MOF MALBORKA

Aktualny stan ekologiczny MOF Malborka oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

A. Dokumenty na poziomie wojewódzkim

1. Raport o stanie środowiska w województwie pomorskim w 2013 roku, Biblioteka Monitoringu Środowiska, Gdańsk 2014
2. Program Ochrony Środowiska Województwa Pomorskiego na lata 2007-2010 z uwzględnieniem perspektywy 2011-2014, 2007
3. Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim. Raport za rok 2013, Gdańsk 2014

B. Dokumenty na poziomie powiatowym

1. Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Sztumskiego na lata 2004-2011, Sztum 2004
2. Program Ochrony Środowiska Powiatu Malborskiego, Warszawa 2004

C. Dokumenty na poziomie gminnym

1. Program Ochrony Środowiska dla miasta Malborka na lata 2012-2015 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2016-2019, lipiec 2012
2. Program Ochrony Środowiska dla miasta i gminy Sztum, Sztum 2004
3. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Malbork do roku 2011 z perspektywą na lata 2012 – 2015, 2011
4. Program Ochrony Środowiska miasta i gminy Nowy Staw, Warszawa 2004
5. Program Ochrony Środowiska gminy Stare Pole na lata 2004-2012, Warszawa 2004

Głównymi źródłami zanieczyszczeń powietrza na obszarze MOF Malborka są:

Na terenie MOF Malborka głównymi źródłami zanieczyszczeń powietrza są źródła tzw. „niskiej emisji”, transport drogowy, przemysł, kotłownie oparte na spalaniu węgla kamiennego i paleniska domowe. Ilość tych zanieczyszczeń wyraźnie wzrasta w sezonie grzewczym. Największym emitentem zanieczyszczeń jest miasto Malbork z uwagi na to, że na jego obszarze znajduje się wiele zakładów produkcyjnych:

- Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. w Malborku- 5 oddziałów
- Krajowa Spółka Cukrowa S.A. w Toruniu Oddział „Cukrownia Malbork” w Malborku
- Malborskie Zakłady Chemiczne "Organika" S.A.
- Malborska Fabryka Wentylatorów „MAWENT” S.A.
- PKP Cargo Zakład Taboru w Olsztynie Sekcja Napraw Taboru Trakcyjnego w Malborku



- Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe w Gdańsku Sekcja Malbork
- Malborska Fabryka Obrabiarek "PEMAL"
- Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Społecznej Spalarnia Odpadów Medycznych w Malborku

Zanieczyszczenia komunikacyjne stanowią około 25% ogólnej emisji zanieczyszczeń powietrza. Pochodzą one ze spalania paliw płynnych w pojazdach mechanicznych. Emisja tych zanieczyszczeń zależy od natężenia ruchu, stanu technicznego pojazdów oraz jakości paliwa i wzrasta w pobliżu dróg o dużym natężeniu ruchu.

Dość niskie stężenia emisyjne poszczególnych zanieczyszczeń na terenach wiejskich wynikają przede wszystkim z braku na tym obszarze rozwiniętego przemysłu. Zwiększenie udziału biomasy w strukturze zużycia paliw na tym obszarze pozwoli na utrzymanie dobrej jakości powietrza. Większa część terenu Powiatu to tereny rolnicze, gdzie podstawowym biopaliwem może być słoma oraz biogaz otrzymywany z procesu fermentacji metanowej, głównie odchodów zwierzęcych. Wiąże się to jednak z nakładami inwestycyjnymi na budowę instalacji i źródeł energii przystosowanych do spalania różnych form biomasy.

Dla gmin położonych na obszarze powiatu sztumskiego brak jest znaczących źródeł zanieczyszczenia powietrza. Na stan aerosanitarny największy wpływ mają zanieczyszczenia napływające spoza terenu powiatu, szczególnie z miasta Kwidziń. Ponadto głównymi źródłami zanieczyszczeń są kotły i piece grzewcze wykorzystywane przez gospodarstwa domowe. Duży udział w emisji zanieczyszczeń ma również komunikacja i transport drogowy, głównie w miastach oraz na głównych szlakach komunikacyjnych przebiegających przez obszar poszczególnych gmin.

Formy ochrony środowiska naturalnego na obszarze MOF Malborka

Lasy zajmują niewielką powierzchnia obszaru MOF Malborka.

1. Park Krajobrazowy Pojezierza Iławskiego

W powiecie sztumskim występuje północny fragment Parku Krajobrazowego Pojezierza Iławskiego (mina Stary Dzierzgoń). Cała powierzchnia Parku wynosi 25 045 ha (w tym w gminie 2 641 ha tj. 10,5%), a powierzchnia otuliny parku wynosi 18 038 ha (w tym w gminie 1 619 ha tj. 9%) Park utworzono w dniu 17.05.1993 z rozporządzeniem Wojewody Olsztyńskiego nr 120. Głównym składnikiem są zbiorowiska leśne, znaczny jest udział roślinności wodnej, mniejszy bagienno-torfowej, łąkowej i synantropijnej. Park obejmuje krajobraz młodo-glacialny z dużym udziałem zwartych kompleksów leśnych. Przeważają subkontynentalne grady i bory mieszane. Lasy ciągną się w zachodniej części Parku od okolic Starego Dzierzgonia i Zalewa do Iławy. Pod względem florystycznym i faunistycznym obszar Parku charakteryzuje się wysoką różnorodnością.

Obszary chronionego krajobrazu

1. Obszar Chronionego Krajobrazu Rzeki Dzierzgoń

Obszar Chronionego Krajobrazu o powierzchni 7 224 ha, w tym w województwie pomorskim 4 371 ha, obejmuje dorzecze rzeki Dzierzgoń, na północnym zachodzie (gmina Dzierzgoń i Stary Dzierzgoń) powiatu sztumskiego. Rzeka Dzierzgoń uchodzi do jeziora Drużno poza powiatem.

2. Obszar chronionego krajobrazu Jeziora Dzierzgoń

Powierzchnia obszaru wynosi 5 630 ha. W obrębie gminy Mikołajki Pomorskie obejmuje rejon jeziora Balewskiego, a w gminie Stary Targ obszar pomiędzy miejscowościami Stary Targ, Waplewo i Krasna Łąka.

3. Obszar Chronionego Krajobrazu rzeki Nogat

Powierzchnia w województwie pomorskim wynosi 11 578 ha. W obrębie gminy Sztum znajduje się południowy fragment tego obszaru obejmujący pas terenu o szerokości do 2 km w otoczeniu rzeki Nogat i fragment lasów leśnictwa Wilki. Elementami krajobrazotwórczymi tego obszaru są: toń wodna, pasy oczeretów, szuwarów i innej roślinności wodnej oraz strefa drzew i krzewów nadwodnych.

4. Obszar Chronionego Krajobrazu Białej Góry

Wzdłuż południowo-wschodniej granicy powiatu rozciąga się Obszar Chronionego Krajobrazu Białej Góry, zajmujący obszar o powierzchni 3 971 ha, w tym prawie 70% na terenie gminy Sztum (obróby wiejskie Piekło i Biała Góra), a pozostała część w gminie Ryjewo. Obszar obejmuje tereny międzyrzecza Wisły-Leniwki i Nogatu oraz tereny położone między Nogatem, a ścianą lasu rosnącego na zboczu doliny Wisły. Brzegi rzek porastają oczerety i szuwały stwarzając dogodne warunki do bytowania i lęgu ptactwa wodnego i błotnego.

5. Ryjewski Obszar Chronionego Krajobrazu

W obrębie gminy Sztum występuje północny fragment Ryjewskiego obszaru chronionego krajobrazu. Powierzchnia całego obszaru wynosi 3065 ha.

Rezerваты

Do systemu obszarów chronionych na terenie powiatu sztumskiego należą:

▪ Parów Węgry

Położony w gminie Sztum rezerwat leśno-krajobrazowy o powierzchni 22,15 ha położony we wsi Węgry, obejmuje dość głęboki jar, w którym płynie potok uchodzący do Nogatu. Prawie cały obszar porośnięty jest drzewostanem mieszanym, z małą domieszką gatunków iglastych. Występuje tu także bogata roślinność zielona i stepowa.

▪ Biała Góra

Rezerwat florystyczny znajdujący się w gminie Sztum zajmujący 3,81 ha. Rezerwat chroni zbiorowiska roślin kserotermicznych na fragmentach odsłoniętych zboczu doliny Wisły. Od południa i zachodu zespół roślinności zmienia się gdyż jest wypierany przez las liściasty.

▪ Las Łękowy nad Nogatem

Rezerwat leśny, stanowiący pozostałość lasów łąkowych niegdyś rozpowszechnionych na Żuławach. Na powierzchni 32 ha występuje okazały około 150-cioletni drzewostan jesionowo-wiązowy.



Na terenie powiatu malborskiego są dwa rezerwaty przyrody, oba na terenie gminy Miłoradz, w kompleksie leśnym Mątwy, Nadleśnictwo Kwidzyn, obręb Ryjewo:

- Rezerwat Las Łęgowy nad Nogatem

Powierzchnia rezerwatu to 32,98 ha, został on utworzony w 1968 r. Przedmiotem ochrony jest wielogatunkowy las liściasty ze starodrzewiem (w tym – pomnikowe dęby). W rezerwacie są dobrze wykształcone łągi jesionowo-wiązowe *Fraxino-Ulmetum* i grądy *Stellario-Carpinetum* – oba zaliczane do siedlisk chronionych. Nie stwierdzono występowania gatunków roślin objętych ochroną ścisłą, spośród gatunków objętych ochroną częściową występuje konwalia majowa *Convallaria majalis*.

- Rezerwat Mątwy

Powierzchnia rezerwatu to 56,73 ha, został on utworzony w 1970 r. Przedmiotem ochrony jest las łąkowy, reprezentowany przez rzadki w Polsce łąg wierzbowo-topolowy *Salici-Populetum* oraz łąg jesionowo-wiązowy *Fraxino-Ulmetum*. Spośród gatunków roślin objętych ochroną ścisłą stwierdzono tu pięć gatunków storczyków. Wielogatunkowe lasy tych rezerwatów, o zróżnicowanej strukturze poziomej i pionowej, stanowią też biotop licznych gatunków fauny. Oba rezerwaty, wraz z całym kompleksem leśnym, weszły w skład projektowanego Obszaru Specjalnej Ochrony w ramach sieci NATURA 2000.

Parki krajobrazowe i obszary chronionego krajobrazu

Zarówno dolina Wisły, jak i dolina Nogatu, zostały uznane za korytarze ekologiczne rangi międzynarodowej w sieci ekologicznej ECUNET34. W Krajowym Systemie Obszarów Chronionych są one objęte ochroną – na terenie powiatu malborskiego w randze obszaru chronionego krajobrazu. Są to części dwu obszarów chronionego krajobrazu:

- Środkowożuławski Obszar Chronionego Krajobrazu

W granicach powiatu malborskiego znajduje się 1390 ha, obejmujący koryto i międzywale Wisły z łąkami, zakrzewieniami nadrzeczными, licznymi starorzeczami oraz kompleksem leśnym Mątwy. Obszar ten jest przewidziany do włączenia w skład projektowanego Obszaru Specjalnej Ochrony w ramach sieci NATURA 2000.

- Obszar Chronionego Krajobrazu Rzeki Nogat

W granicach powiatu malborskiego znajduje się 4516 ha, obejmujący koryto i międzywale Nogatu z łąkami, zakrzewieniami nadrzeczными, licznymi starorzeczami i zabagnieniami, poszerzony w granicach gminy Nowy Staw o urozmaicone krajobrazowo tereny na wschód od Półmieścia. Południowy skraj tego obszaru do Pogorzałej Wsi jest przewidziany do włączenia w skład projektowanego Obszaru Specjalnej Ochrony w ramach sieci NATURA 2000. Obecnie na terenie powiatu malborskiego nie ma parków krajobrazowych. Program ochrony środowiska województwa pomorskiego przewiduje na lata 2004-2006 utworzenie Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego, stanowiącego kontynuację istniejącego parku na terenie województwa kujawsko-pomorskiego. Miałby on na terenie powiatu malborskiego objąć południową część gminy Miłoradz w widłach Wisły i Nogatu.



7.1 ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO

Plan Transportowy może wspomagać dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie działań, mających na celu:

- poprawę, jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia parkingów „Parkuj i Jedź” w okolicach węzłów przesiadkowych,
- eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
- działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
- modernizację dróg i ulic oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy,
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji publicznej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
- zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

Plan Transportowy omawia charakterystykę ogólną obszaru oraz jego charakterystykę komunikacyjną, a także zasady organizacji rynku przewozów. Dokument wskazuje istotne – z punktu widzenia zapewnienia ciągłości wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej – połączenia pośród istniejącej sieci komunikacyjnej obszaru.

Plan Transportowy stanowi więc jedynie ocenę istniejącej sieci komunikacyjnej, ze wskazaniem sposobu efektywnego jej wykorzystania oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego; jest to więc dokument wtórny wobec wcześniej obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych zarówno jednostek samorządu terytorialnego (województw, powiatów, gmin), jak i urzędów administracji centralnej (jak np. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku i nie ustala ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, mogących oddziaływać na środowisko.

8. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO ORAZ JEGO

MONITOROWANIE

Kierunki rozwoju transportu publicznego na obszarze MOF Malborka winny być definiowane przez organizatorów transportu publicznego w oparciu o zasady jego zrównoważonego rozwoju. Zakłada on poszukiwanie optymalnego podziału zadań pomiędzy transport publiczny i indywidualny.

Podstawowym zadaniem organizatora transportu na terenie MOF jest zwiększenie dostępności komunikacyjnej mieszkańcom oraz poprawę konkurencyjności transportu publicznego

8.1 KIERUNKI OGÓLNE

Podstawowym szkieletem komunikacyjnym MOF jest sieć kolejowa, wokół której powinna być budowana oferta przewozowa komunikacji autobusowej miejskiej, podmiejskiej i dalekobieżnej. W związku z powyższym autobusowa oferta przewozowa powinna tą nadrzędność uwzględniać oraz łączyć miejsca, w których transport szynowy nie jest realizowany.

Integracja transportu publicznego z indywidualnym

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązującymi w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji 75% transport publiczny - 25% transport indywidualny. Jednak biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację ruchu w województwie - powszechne dążenie do posiadania samochodów prywatnych, jako minimalne pożądane w przyszłości proporcje przyjmuje się podział 50% - 50%.

W celu integracji tego transportu pożądanym działaniem byłoby:

- Preferowanie komunikacji publicznej
- Budowa parkingów przy stacjach kolejowych
- Budowa parkingów typu „parkuj i jedź” w węzłach i stacjach przesiadkowych
- Budowa parkingów typu „zaparkuj rower i jedź” w węzłach, stacjach przesiadkowych oraz miejscach użyteczności publicznej.

Taka sytuacja wynika z następujących uwarunkowań :

- zapewnienie możliwości przemieszczania wszystkim mieszkańcom, szczególnie tym, którzy nie mogą lub nie chcą korzystać z komunikacji indywidualnej (cel socjalny),
- umożliwienie w akceptowalnym tempie przemieszczanie się w tych obszarach, w których korzystanie z samochodu jest z

różnych względów niewskazane lub nieefektywne (cel funkcjonalny),

- stworzenie alternatywy dla korzystania z samochodu prywatnego (cel ekologiczny, wynikający ze strategii zrównoważonego rozwoju).

Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego

Bardzo ważnym elementem kierunków rozwoju transportu publicznego są podejmowanie przez jego organizatora wysiłki w celu zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej. Cel ten można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Optymalny dla MOF stopień ich realizacji podaje poniższa tabela.

Tabela 41. Postulaty przewozowe

Lp.	Postulat	Opis
1.	Punktualność	<ul style="list-style-type: none"> • Udział odjazdów opóźnionych do 5 min: mniejszy niż 5% • Udział kursów przyspieszonych powyżej 1 min: mniejszy niż 1%
2.	Wygoda	<ul style="list-style-type: none"> • Wskaźnik przeciętnego wieku taboru do 10 lat powyżej 50% • Dodatkowe wyposażenie pojazdów, zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania, np. klimatyzacja • Wyposażenie w niską podłogę, w co najmniej 30% powierzchni pojazdu
3.	Niezawodność	Wskaźnik realizacji rozkładu jazdy mierzony liczbą wykonanych kursów: 98-100%
4.	Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> • Udział przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe: przynajmniej 40% • Gęstość przystanków/km²: 4-5
5.	Regularność	Utrzymanie zasady regularnej (rytmicznej) obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii, – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy, dążenie do regularnych odjazdów także w ramach każdej z linii



Lp.	Postulat	Opis
6.	Częstotliwość	<p>Standardy częstotliwości obowiązujące na liniach</p> <ul style="list-style-type: none"> a. głównych (nawet, co 20-30 minut) b. pozostałych <ul style="list-style-type: none"> • w dni robocze – w godz. 6-18: 30/40 min, w pozost. porach: 30/60 min • w soboty – w godzinach 8-14: 30/40 min, w pozostałych porach 30/60 min • w niedziele: 60 min, zmniejszona liczba linii <p>Kursowanie linii pozostałych powinno odbywać się z zachowaniem stałych taktów odjazdów z dopuszczeniem uzasadnionych wyjątków</p>
7.	Prędkość	Dążenie do jak najwyższego poziomu prędkości komunikacyjnej
8.	Informacja	<ul style="list-style-type: none"> • Informacja dynamiczna w punktach przesiadkowych • Szeroka informacja statyczna na przystankach • Rozkład jazdy w internecie – wraz z wyszukiwarką połączeń zintegrowaną z rozkładem jazdy pociągów oraz przewoźników prywatnych • Rozkłady jazdy dostępne w autobusach
9.	Koszt	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie relacji ceny biletu miesięcznego do jednorazowego nie więcej niż 30:1 • Analiza ekonomiczna wprowadzenia biletów krótkookresowych i dobowych • Wprowadzenie biletów długookresowych o większej opłacalności dla pasażerów • Trwają prace nad zwiększeniem katalogu obowiązujących biletów w komunikacji miejskiej. Do obiegu wprowadzone zostaną biletyienne, tygodniowe i 5 miesięczne obok aktualnie obowiązujących

Poprawa infrastruktury komunikacyjnej

Organizator transportu publicznego powinien starać się wprowadzać rozwiązania dotyczące infrastruktury komunikacyjnej jak najbardziej przyjazne dla pasażerów, co w szczególności oznacza, że sieć przystanków powinna zapewniać:

- możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z dowolnego punktu całego obszaru obsługiwanego komunikacją publiczną do Malborka i Sztumu,
- odległość do przystanków, możliwą do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej w sposób bezpieczny i wygodny.



Należy stworzyć sieć o jak największej gęstości, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. W praktyce powinno to oznaczać odległość między przystankami nieprzekraczającą 1000 m w rejonach wiejskich i ok. 200 m w rejonach o dużej gęstości zamieszkania lub o dużym natężeniu ruchu pieszego.

8.2 KIERUNKI SZCZEGÓŁOWE

Kluczowe kierunki rozwoju MOF to budowa zintegrowanego intermodalnego węzła komunikacyjnego w Malborku oraz zintegrowanych przystanków.

Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym, lokalnym i regionalnym transportem autobusowym, komunikacją miejską oraz transportem indywidualnym stanowi szansę rozwoju wszystkich systemów transportu publicznego, który podnosi jego konkurencyjność. Zintegrowany intermodalny węzeł przesiadkowy powinien zapewnić, co najmniej jak najkrótsze i bezpośrednie przejście po między różnymi rodzajami środków transportu (najlepiej w systemie door-to-door). Konieczne jest również zniwelowanie wszelkich przeszkód dla osób niepełnosprawnych.

Na Malborskim Obszarze Funkcjonalnym możliwe jest zdefiniowanie dwóch typów zintegrowanych węzłów:

Węzeł komunikacyjny (Malbork) Regionalne intermodalne centrum komunikacyjne, – w których zachodziłyby procesy integracji na poziomie wojewódzkim pomiędzy systemami komunikacji kolejowej regionalnej i międzyregionalnej, autobusowej regionalnej i międzyregionalnej, komunikacji miejskiej oraz komunikacji miejskiej. Zadaniem tego węzła komunikacyjnego jest zbieranie potoków pasażerskich osób dojeżdżających do Trójmiasta oraz wyjeżdżających poza Malbork. Rolę najważniejszego, podstawowego zintegrowanego węzła przesiadkowego z kolei na autobusową komunikację regionalną oraz komunikację miejską spełniać powinien dworzec kolejowy Malbork. Należy jednak szczegółowo przeanalizować możliwość zapewnienia odpowiednich warunków dla zatrzymywania się w tym miejscu wszystkich regionalnych połączeń autobusowych oraz linii komunikacji miejskiej możliwe blisko wejścia głównego do budynku dworca kolejowego wraz z budową odpowiedniej ilości parkingów (Parkuj i Jedź) dla transportu indywidualnego.

Zintegrowane przystanki – Są to kluczowe na terenie MOF stacje kolejowe zintegrowane z komunikacją autobusową i indywidualną. Zadaniem takiego zintegrowanego przystanku jest dowożenie do kluczowego węzła komunikacyjnego w Malborku. Zintegrowane przystanki to: Sztum, Malbork – Kałdowo, Mikołajki Pomorskie i Stare Pole

Z pewnością konkurencyjność transportu publicznego będzie zwiększana poprzez integrację transportu kolejowego, autobusowego i indywidualnego

Integracja taryfowa i biletowa

Szkieletem transportu publicznego na obszarze MOF jest kolej regionalna, która zgodnie z definicją przyjętą przez UITP¹, to regularne, nieturystyczne przewozy kolejowe, operujące na terytorium większym niż miasto (aglomeracja) i mniejszym niż obszar całego kraju.

¹ UITP – *International Association of Public Transport*.



Dynamiczny rozwój kolei regionalnych to nie tylko rozbudowa infrastruktury i inwestycje w tabor; nowoczesne systemy transportu regionalnego to, z jednej strony, koordynacja działań wielu operatorów transportu w obrębie aglomeracji i regionu, z drugiej – korzystanie z innowacyjnych rozwiązań w zakresie tworzenia wizerunku, informacji, bezpieczeństwa, jak również systemów sprzedaży i dystrybucji biletów.

Kluczowym zagadnieniem staje się tutaj integracja, która dokonuje się na bardzo wielu płaszczyznach, podporządkowanych zwykle nadrzędemu celowi tworzenia spójnego, sprawnego i przyjaznego dla mieszkańców kompleksowego systemu transportu zbiorowego, obejmującego przewozy wielomodalne.

Ta integracja dotyczy systemów opłat za przejazd. W tym zakresie, w wielu wypadkach koleje regionalne przystępują do wspólnych projektów, których liderami są zarządy transportu poszczególnych aglomeracji.

W związku z powyższym rekomendowanym działaniem byłoby integracja taryfowa szczególnie na obszarze miasta malborka oraz przylegających do niej gmin.

Wybór operatora na liniach użyteczności publicznej po 01.01.2017 roku

Wyznaczenie sieci o charakterze użyteczności publicznej jest istotne z punktu widzenia dalszego finansowania transportu publicznego w województwie. Refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane są z budżetu Państwa. Obecnie refundacje te stosowane są na wszystkich liniach, zgodnie z wydanymi zezwoleniami na przewóz osób w krajowym transporcie drogowym. Począwszy od 1 stycznia 2017 r. refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane będą wyłącznie na liniach, które uzyskają status linii użyteczności publicznej. Przewoźnicy realizujący przewozy na tych liniach określani będą, jako Operatorzy tych linii. Na pozostałych liniach nadal będzie możliwe stosowanie przez przewoźników ulg ustawowych, jednakże nie będą one refundowane z budżetu Państwa.

W związku z powyższym w przypadku przewozów autobusowych najbardziej efektywnym trybem wyboru takiego operatora powinna być koncesja. W tym przypadku wybór operatora mógłby się odbywać na poszczególne linie bądź na pewne grupy tych linii. Jednym z podstawowych kryteriów przetargu na udzielenie koncesji powinna być liczba kursów w dobie na każdej linii. W ten sposób organizator będzie miał aktywne narzędzie w kreowaniu autobusowej polityki przewozowej. Taka sytuacja może poprawić dostępność komunikacyjną mieszkańcom MOF.

Rozwój systemu park&ride i bike&ride

Rozbudowa ścieżek rowerowych wraz z parkingami dla nich jest jednym z kluczowych działań na obszarze MOF która może podnieść konkurencyjność transportu publicznego w ciągu najbliższych lat. Rozbudowa sieci rowerowej będzie miała wpływ w dwóch obszarach:

- Poprawa dostępności komunikacyjnej mieszkańców MOF poprzez połączenie ścieżki rowerowymi mieszkańcami z węzłami i przystankami kolejowymi oraz poprzez połączenie z miejscami użyteczności publicznej
- Podniesienie atrakcyjności turystycznej MOF wynikającej z faktu, że coraz powszechniejszym staje się czynny



wypoczynek na rowerze czyli dojechanie pociągiem do Malborka czy Sztumu a następnie podróżowanie swoim rowerem.

Zarządzanie rozwojem jest jednym z najważniejszych zadań należących do organizatora transportu. Wszystkie decyzje muszą uwzględniać główne determinanty zawarte w planie transportowym. Powinny również brać pod uwagę założenia strategii komunikacyjnej, polityki ekologicznej. Ważne jest też uwzględnienie potrzeb społecznych w szczególności w kwestii jakości usług publicznego transportu zbiorowego.

Do zadań wyznaczających kierunki rozwoju transportu publicznego należy m. in.:

- Zwiększenie udziału transportu zbiorowego w przewozach miejskich
- Integracja publicznego transportu zbiorowego w powiecie malborskim z komunikacją miejską w Malborku oraz przewozami kolejowymi
- Zwiększenie standardu świadczonych usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- Zwiększenie dostępności transportowej MOF Malborka
- Dążenie do zwiększenia liczby pojazdów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych, jak również dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb tych osób
- Dążenie do poprawy działania systemu informacji pasażerskiej MOF Malborka poprzez jego unowocześnianie i koordynację

Uwarunkowania wynikające ze Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2014-2020 oraz Studium komunikacyjnego poprawy dostępności miast powiatowych oraz przestrzeni publicznych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka

W Strategii Rozwoju Miasta i Gminy Sztum jak również w Studium komunikacyjnym jako bardzo istotną kwestię wskazano zły stan dróg oraz zbyt małą liczbę miejsc parkingowych. Warto podkreślić, że może to negatywnie wpływać na płynność ruchu w systemie komunikacyjnym i przełożyć się na obniżenie prędkości technicznej autobusów realizujących publiczny transport zbiorowy.

W związku z tym Gmina Sztum:

- Planuje budowę parkingu przy ul. Reja w Sztumie (po stronie północno - wschodniej ulicy, pomiędzy rondem i posesją nr 6)
- Planuje budowę parkingu przy ul. Reja w Sztumie (po stronie południowej, w pobliżu posesji nr 11)
- Planuje Modernizację ul. Młyńskiej w Sztumie

W Powiecie Malborskim również stan techniczny infrastruktury drogowej nie jest najlepszy w powiecie co przekłada się na niepełne wykorzystywanie dostępnych zasobów. Jak wskazano w Studium Komunikacyjnym do ciągów drogowych wymagających znaczącego podniesienia jakości jest droga powiatowa 2901G, w szczególności z miejscowości Miłoradz w kierunku południowym,

w stronę powiatu sztumskiego. Wskazany odcinek drogi powiatowej z uwagi na jego zły stan techniczny przestał być wykorzystywany przez przewoźników wykonujących przewozy w transporcie publicznym, co wpłynęło negatywnie na poziom mobilności mieszkańców obszaru funkcjonalnego.

W związku z tym Powiat Malborski:

- Planuje przebudowę drogi powiatowej nr 2901G na odcinku między miejscowościami Miłoradz – Piekło (do granicy powiatu).

Poprawa dostępności komunikacyjnej powiatu wpłynie na poprawę stanu technicznego dróg co z kolei przełoży się na ułatwienie dojazdu do większych ośrodków gospodarczych. Jest to o tyle ważna kwestia, że Powiat Malborski ma jedną z najwyższych stóp bezrobocia w województwie pomorskim tj. 22,3% (marzec 2015) wynikającą właśnie z ograniczonej dostępności mieszkańców wsi do większych ośrodków gospodarczych.

Warto podkreślić, że wskazany wyżej odcinek jest jednym z elementów alternatywnej trasy prowadzącej do Sztumu, która omija miasto Malbork, w którym na alternatywnej trasie tj. drodze krajowej nr 22 tworzą się zatory komunikacyjne.

W Powiecie Sztumskim również planowane są przebudowy dróg z uwagi na ich bardzo zły stan techniczny. Wśród najważniejszych inwestycji w powiecie sztumskim można wyróżnić:

- przebudowę drogi powiatowej nr 3114G Mikołajki Pomorskie – Balewo – Dzierżgoń
- przebudowę drogi powiatowej nr 2936G (Stare Pole) – Żuława Sztumska – Dzierżgoń odcinek granica powiatu sztumskiego – droga wojewódzka nr 515

Warto podkreślić, że dużym problemem powiatu jest wysokie bezrobocie wynoszące 23,7% (marzec 2015). Droga powiatowa nr 3114G stanowi dojazd do planowanego przystanku zintegrowanego w Mikołajkach Pomorskich na linii kolejowej nr 9 Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny. Ponadto obie drogi powiatowe bezpośrednio łączą się z drogą wojewódzką nr 515 wskazaną w RPS Mobilne Pomorze, jako jedno z przedsięwzięć strategicznych w obszarze dróg wojewódzkich. Zatem przedmiotowe odcinki dróg powiatowych 2936G i 3114G wraz z drogą wojewódzką 515 oraz 517 i 522 utworzą spójny układ transportu samochodowego, który będzie miał zasadniczy wpływ na poprawę dostępności drogowej do Sztumu jako miasta powiatowego z jego otoczeniem funkcjonalnym, łącznie z Trójmiastem.

Poprawa dostępności komunikacyjnej powiatu przełoży się zarówno na poprawę jakości życia mieszkańców powiatu sztumskiego, którzy będą mieli ułatwiony dostęp do większych ośrodków gospodarczych regionu jak i na zmniejszenie negatywnego wpływu infrastruktury drogowej na środowisko.

Wytyczenie linii o charakterze użyteczności publicznej Malbork-Sztum

Jak zwrócono uwagę w rozdziale 2.5.2 w planie transportowym województwa pomorskiego nie wytyczono linii Malbork-Sztum, jako linii o charakterze użyteczności publicznej. Badanie prowadzone w ramach niniejszego opracowania, w tym m.in. stworzona więźba ruchu wewnętrznego mieszkańców powiatów malborskiego oraz sztumskiego wskazuje, że najczęściej w podróżach

wewnętrznych mieszkańcy obu powiatów przemieszczają się w relacji Malbork-Sztum (w dalszej kolejności są to Mikołajki Pomorskie oraz Dzierzgoń). Badanie to potwierdza istotność te relacji w podróżach codziennych mieszkańców. Zapewnienie dostępu do transportu publicznego na wspomnianej linii powinno leżeć w interesie władz obu powiatów



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

ZAŁĄCZNIKI



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

LINIE O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE MALBORSKIM



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

LINIE O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE SZTUMSKIM



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO